BE 6,00 € - MC, CÔTE D'AZUR 5,60 € PTE CONT. 5,50 € - E 5,50 € CH CT 7,00 CHF CH 8,00 CHF

Anno LX Settimanale, 7-13 dicembre 2021
3,00 Euro (Italy only)

DA GP ARABIA SAUDITA A GP ABU DHABI

FAST *and* FURIOUS

Hamilton e **Verstappen** si presentano al via **dell'ultimo decisivo round** a pari punti e sulla scia delle **polemiche** innescate da un duello condizionato da una **direzione di gara** non **all'altezza** di un **Mondiale** così **esplosivo**. Ora a **Yas Marina** si annuncia tempesta nel deserto

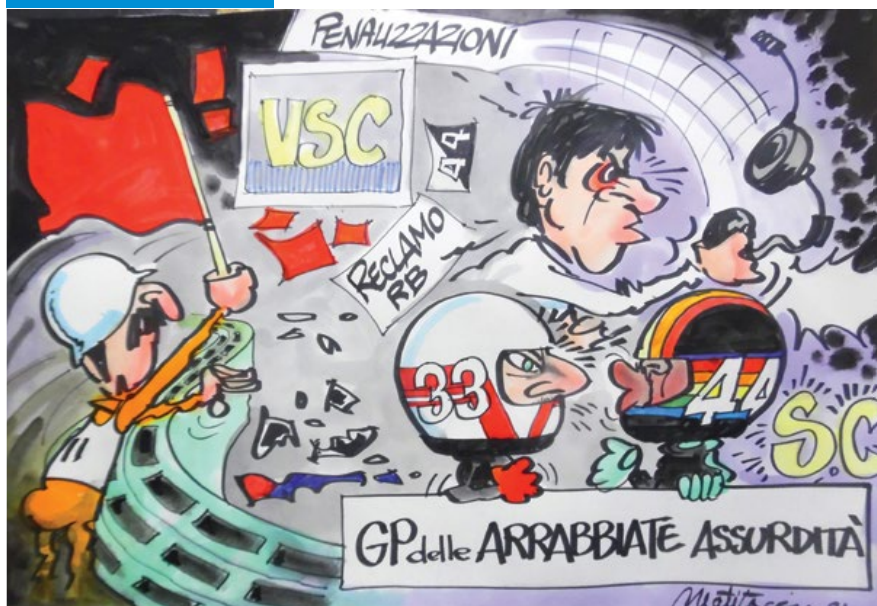
Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 (conv. in L.46/2004) art.1, c.1, DCB Bologna

di Andrea Cordovani

Quando la **F.1** diventa un gran **Masi**comio

Ecco ora a voi due, cari Lewis Hamilton e Max Verstappen. Abu Dhabi e il suo finale da cuore in gola vi attende per il round decisivo. Il conclusivo combattimento di un Mondiale esplosivo dopo il quale solo uno rimarrà in piedi. Una sfida senza domani. Vince il titolo chi si piazza davanti all'altro. Entrambi a quota 369,5 punti l'inglese e l'olandese di presentano sulla pista di Yas Marina per un ultimo duello senza appelli e si spera anche senza code velenose. È quello che tutti si attendono dopo un Gp sulla pista di Jeddah completamente da fuori di testa. La prima volta dell'Arabia Saudita nel Circus ha finito con l'innescare un'overdose di polemiche. Soprattutto ha messo in luce l'inadeguatezza di una direzione gara che ha avuto il magico effetto di scontentare tutti quanti. Sul banco degli imputati (e non è la prima volta quest'anno) finisce Michael Masi, il 42enne australiano che tiene in mano i destini del Gp dalla sua cabina di regia. Nel momento decisivo della stagione il comportamento dell'arbitro del Mondiale è stato irritante, senza polso, molto discutibile. Mai all'altezza della situazione. A far deflagrare le polemiche c'è stata una bandiera rossa che nelle prime battute di gara ha finito per danneggiare tutti quelli che avevano approfittato della safety car per effettuare il pit stop. Una red flag esibita dopo il botto di Mick Schumacher per ripristinare barriere che poi non sono state ripristinate. Una decisione che ha innescato discussioni e contrattazioni via radio lontane da ogni logica. Degne di un mercato rionale. Finito più volte nel mirino quest'anno con la farsa del Gp di Spa a fare da punto di non ritorno, Masi ha finito per far esacerbare gli animi, chiarendo in maniera definitiva di avere delle carenze e non di essere all'altezza del ruolo che riveste, del compito che svolge e della responsabilità che un direttore di gara deve avere per dirigere un Gp così fondamentale nell'economia di una stagione. Un Gp malgestito, pieno zeppo di punti controversi con un finale avvelenato e figlio di una direzione di gara viziata da mancanza di autorità e autorevolezza. La cosa peggiore per regolare spiriti bollenti e con una posta in gioco così importante. Così questo Mondiale 2021 di straordinaria bellezza si sposta ora ad Abu Dhabi con un bel carico di polemiche da portarsi sulle spalle al termine di una stagione esplosa con un duello clamoroso che domenica prossima non farà prigionieri. «*È la gara più pazza che io ricordi*», ha esultato Hamilton. Una vittoria incredibile quella di Lewis a Jeddah dentro a un Gp che ha mostrato un Verstappen sempre oltre il limite. Nel momento topico di un'annata che resterà un racconto indelebile nella storia della F.1, Max non è riuscito ad assestare il colpo vincente. Prima l'errore in qualifica, con la botta a muro che ha stoppato una corsa alla pole condotta con troppa esuberanza. Poi una gara non limpida, sempre alla ricerca del corpo a corpo quasi fosse una sfida da saloon. «*Questa non è più Formula Uno*», ha detto intervistato a fine gara. Per la gioia di chi ama le perizie da assicurazione a dividere c'è la tamponata di Hamilton a Verstappen che ha gettato ulteriore benzina sul fuoco di una gara scappata di mano a chi è chiamato a dirigerla. Adesso con Lewis e Max che a pari punti si giocano il Mondiale e una Mercedes che ha allungato sulla Red Bull nella corsa al titolo Costruttori resta davanti a noi l'ultima recita. Speriamo che non diventi una commedia e che i protagonisti continuino a rimanere i piloti. La F.1 ha bisogno di duelli come questo, senza essere viziato o addirittura falsato da decisioni che hanno il solo potere di far indispettire. Tutti quanti. Per uno spettacolo come questo c'è bisogno di pugno di ferro e certezze delle regole, di arbitri severi ma giusti, di uomini che non si facciano sfuggire il gioco di mano.

Ps: avviso ai naviganti. Il sito di Autosprint.it si rinnova ed è un grande salto nel futuro del nostro modo di intendere il motorsport. La nuova vesta grafica è davvero racing e di facile fruibilità, l'abito perfetto che calza a pennello di un'informazione che sarà sempre più tambureggiante e spazierà ancor di più in tutte le categorie che popolano il meraviglioso mondo delle corse. Un sito che si presenta rivoluzionato rispetto all'attuale proposta digitale: sarà una nuova bella casa della passione col giusto bilanciamento tra attualità e approfondimenti, focus tecnici, amarcord straordinari. Insomma tutte le caratteristiche peculiari del nostro (vostro) settimanale da corsa ●

DOMENICA SERRA

AUTOSPRINT
GOLD
COLLECTION
MAGN
MARE
AUTO SPRI NT
GOLD
COLLECTION
LA FERRARI
di Montezemolo

Hamilton non Gedda via niente

TRE VITTORIE DI FILA NEL MOMENTO TOPICO DELLA STAGIONE: LEWIS ARRIVA AD ABU DHABI COME L'UOMO DA BATTERE, MA LA RED BULL E VERSTAPPEN FANNO PAURA

Alla fine conta il risultato: primo Lewis Hamilton, secondo Max Verstappen, entrambi a quota 369,5 punti in classifica, pronti a giocarsi il mondiale ad Abu Dhabi. Tutto il resto è passato, inutile dilungarsi anche se ci sarebbe da scrivere un instant-book di 200 pagine sui folli 50 giri di Jeddah, preludio allo spettacolo che ci godremo domenica prossima.
Hamilton doveva vincere e l'ha fatto, sapendo però che Verstappen si sarebbe comunque piazzato secondo. Ed è accaduto proprio questo alla fine, dopo una gara che è stata un film d'azione, con tre partenze, una Safety Car, tre Virtual Safety, tanti incidenti da brivido ma per fortuna non cruenti. In mezzo, tra un episodio e l'altro, tanto sconcerto, tante emozioni, tanti dubbi e incertezze da parte di chi assisteva alla corsa e, soprattutto, da parte di chi doveva ergersi ad arbitro di una serie di episodi accaduti con una successione diabolica.
È superfluo ripetere per l'ennesima volta che quello dell'Arabia Saudita è stato un duello all'ultima staccata, all'ultimo azzardo, tra due campioni protagonisti di uno show a parte che, da solo, vale il prezzo del biglietto. Ma, tra i due, era Hamilton che aveva tutto da perdere in quanto rischiava di non arrivare al confronto di Abu Dhabi. Verstappen lo sapeva ed ha fatto del suo meglio per chiudere la partita a Jeddah, con una tattica che a lui è congeniale: quella del corpo-a-corpo, del contatto fisico come se ancora stesse correndo nei kart e non su una assurda pista di F.1 dove si viaggia costantemente sul filo dei 250 (e oltre) all'ora.
Lewis sapeva che Max avrebbe corso in quel modo e quindi ha fatto di tutto per evitare la collisione, consapevole del fatto che il suo campionato si sarebbe chiuso lì. Per cui – entro certi limiti, sia chiaro – ha gareggiato in modo pulito, facendo affidamento su una Mercedes che era più o meno allo stesso livello della Red Bull sia come macchina sia come utilizzo delle gomme. Ed è in queste condizioni che Hamilton sa fare la differenza, grazie ad una lettura molto lucida della corsa. Non immaginava, però, che tutto avrebbe giocato contro di lui, non solo Verstappen.
L'assurda bandiera rossa esposta dopo quasi quattro giri di Safety Car è stata la prima mazzata, perché Hamilton, che era scattato benissimo al comando, aveva già montato le Pirelli Hard e Verstappen invece no, per qualche incomprensibile motivo. In quel momento gli è crollato il mondo addosso. «*Ditemi che non può cambiare le gomme…*», ha sussurrato ai suoi ingegneri. La risposta è stata una doccia gelata: «*Lewis, sì…*». Punto per Verstappen.
Nuovo via: Hamilton scatta meglio ma Verstappen lo scavalca viaggiando fuoripista con taglio di curva, mentre alle loro spalle accade il patatrac con Perez in testa-coda e Mazepin che centra in pieno Russell. Altra bandiera rossa, altra sospensione con un fatto gravissimo: il patteggiamento tra la Fia (nella persona di Michael Masi) e un team (la Red Bull) per perorare un arretramento di Verstappen che avrebbe evitato l'intervento dei commissari di gara.
Una cosa mai vista, il regolamento fatto a pezzi, una offerta da bar: «*Ti va un Aperol o preferisci il Crodino? Dimmelo subito perché ho fretta, sto chiudendo il locale…*». E Hamilton di nuovo spettatore inerme ma attento, in preda al feroce sospetto che il mondiale possa decidersi con questi accomodamenti da corridoio di tribunale di provincia, senza ricorrere al giudizio dell'aula. Che cosa avrà pensato Lewis ascoltando quella frase? Che idea si sarà fatto?
Minuti velocissimi, concitati. Un nuovo "via", il terzo (!) preceduto dal clamoroso errore della Mercedes e dalla bravura della Red Bull nel montare sulla vettura di Verstappen le Pirelli Medie che avrebbero dato una chance in più a Max (retrocesso terzo dopo Ocon in pole e poi Hamilton), nella ripartenza. Tanto che Lewis, appena l'ha notato, ha subito chiesto: «*Perché non l'abbiamo fatto anche noi?*». Già, perché? Le conseguenze si sono viste subito: Verstappen ha fatto una partenza da sogno e Lewis è rimasto indietro, costretto una volta di più a rimontare contro la sorte, contro la bravura del rivale, contro gli sbagli strategici del suo team. Ma non si è abbattuto, anzi, ed è stato splendido nel passare subito Ocon e mettersi nel-

la scia di Max, spingendolo a chiedere tutto alle sue gomme, nella speranza di un crollo nel finale. Poi il "giallo". È fra il 34 e il 35° giro che Hamilton attacca alla disperata Verstappen. Il quale cerca di nuovo il contatto con relativo taglio di pista. Resta davanti, Max, ma subito gli dicono che deve dare la posizione a Lewis. E su quello che accade dopo si potrà discutere per tutto l'inverno, perché Verstappen sostiene di essersi subito fatto da parte agevolando il sorpasso, ma di fatto è rimasto in mezzo alla pista frenando di brutto. Ora non penso che l'abbia fatto per farsi tamponare (ma entrare nel cervello dei piloti è impresa ardua), penso più ai giochetti del DRS come arma supplementare.

Fatto sta che, negli ultimi 13 giri, Lewis ha corso con l'ala anteriore danneggiata e questo non gli ha impedito di realizzare anche il giro più veloce. E soprattutto ha vinto meritatamente una gara più difficile di testa che di guida, su un tracciato da cancellare dal calendario del mondiale, anche se non accadrà perché ai milioni di euro degli arabi non si può dire di no.

La realtà è che Hamilton, con una Mercedes che non è stata competitivamente costante come la Red Bull, è riuscito a recuperare uno svantaggio di punti, a Verstappen, che ad un certo punto era salito a 32 lunghezze. Tre vittorie di fila proprio nel momento in cui Verstappen si sentiva già campione, lo rilanciano ora come uomo da battere ad Abu Dhabi. Pur sapendo bene, tutti, che la macchina da battere sarà invece la Red Bull. Guidata, toh, da Verstappen. Sì, ancora lui, sempre lui.

STREPITOSA RIMONTA Con tre vittorie consecutive Lewis Hamilton ha compiuto una straordinaria rimonta e con la vittoria in Arabia Saudita raggiunge in vetta alla classifica Verstappen. I due adesso si giocano tutto ad Abu Dhabi

Filo di gas

di Giorgio Terruzzi

Max urge esame di coscienza

VERSTAPPEN RISCHIA DI PERDERE IL MONDIALE A CAUSA DI QUALCHE DETTAGLIO NON ANCORA MESSO A REGISTRO. ADESSO ALLA VIGILIA DELL'ULTIMO DECISIVO ROUND DEVE RESETTARE TUTTO

Forse urge esame di coscienza. Forse urge lasciare a casa babbo Jos, uno che non serve nei momenti di alta tensione visto che è tesissimo da una trentina d'anni; visto, soprattutto, che siamo alla resa dei conti e cioè nel momento in cui sono utili saggezza e misura, mica urla e pugni sui tavoli. Forse urge riflettere un poco sui propri errori, dentro la volata finale. Molti, troppi in Arabia, al netto della decisione di correre su una pista del genere, inadatta alle cose serie. Il primo e decisivo l'ha compiuto in qualifica. Ancora una volta rifiutando di accontentarsi. L'atteggiamento è nobile, cavalleresco e persino necessario sino a quando risulta producente. Altrimenti trasforma lo sforzo encomiabile in un autogol. Così, se si fosse trattato di una corsa gestita da gente normale, da un arbitro lucido e capace, per lui sarebbero stati guai più seri. Aggravati dalla decisione di non cambiare gomme alla prima safety car, vanificata dalla bandiera rossa. Un miracolo.

Il che non è bastato a cambiare il destino della domenica, visto altro errore tattico sul tema gomme da rush finale (gialle, meno performanti delle bianche sulla distanza). In aggiunta, una sportellata al secondo start, una serie di mosse discutibili al momento di cedere la posizione, con l'idea di aprire l'ala immediatamente dopo.

Ora, si sa, possiamo restare al bar due mesi a discutere sui torti dell'olandese o su quelli di Hamilton. Il quale, va detto, ha recuperato l'iradiddio nelle fase cruciale della sfida sostanzialmente per meriti propri. Mostrando a Verstappen cosa significa star dentro un testa a testa giorno dopo giorno, senza perdere la trebisonda mai e poi mai. È un po' questo il punto, al netto del bar, del tifo, dei singoli episodi. Max, pur guidando con il talento del campionissimo, rischia di perdere il campionato a causa di qualche dettaglio non ancora, non sempre messo a registro. Magari può aver pensato di essere già in salvo, prima della trasferta brasiliana. Magari può aver sopravvalutato la proprie forze e quelle della sua Red Bull, senza fare bene i conti con la reattività e i denari Mercedes, con la strepitosa tenuta mentale di Lewis, uno che potrebbe dare lezioni ad un sacco di colleghi a proposito di gestione delle proprie risorse, prima, durante e dopo ogni Gran Premio. Il che non sminuisce per forza i meriti di Verstappen, anzi. Il quale si trova a colluttare con un avversario in piena maturità fisica e psicologica, cosa che renderebbe davvero storica la sua eventuale affermazione finale.

DENTRO A UN WEEK END AGITATO E DIFFICILE
Dentro a un week end difficile e agitato condito da errori e decisioni arbitrali che hanno scontentato tutti, Max Verstappen ha chiuso al secondo posto. Ora a pari punti in classifica con Hamilton si gioca il titolo a Yas Marina

Le classifiche, in F.1, vengono stabilite prevalentemente dalle forze tecniche in campo. In questo caso e a questo punto però incidono in modo determinante anche altri elementi, come si è visto a Jedda. Dove l'intera F.1 ha fatto una pessima figura – quasi una mancanza di rispetto nei confronti proprio dei due piloti in lizza – dove la testa più della tecnica ha inciso sull'esito della gara. Per questo, appunto, Verstappen avrebbe bisogno di riflettere scopo preparazione dell'ultimo round. Quando dovrà – si spera senza intrusioni – battere questo Hamilton, semplicemente. L'ha già fatto quando lo stress era meno elevato. Non riesce a farlo da quando la tensione è salita verticalmente. Il fatto è che può riuscirci. Proprio Lewis, costretto ad estremi rimedi dal suo giovane avversario, lo dimostra ogni domenica. La differenza, sin qui, così come ad Abu Dhabi, la fanno i gesti minimi ed enormi al tempo stesso, quelli che distinguono nei dettagli infinitesimali, intimi eppure discriminanti, un campione del mondo che si confronta in una stratosfera del talento. In una zona misteriosa e affascinante per noi pagani, dentro la quale fiorisce una felicità indicibile, inspiegabile e travolgente.

di Carlo Vanzini Sky F.1

Sfida infernale da vivere al replay

IN ATTESA DEL FANTASTICO FINALONE DI ABU DHABI CON I DUE CONTENDENTI ALLA PARI, ANDIAMO A RILEGGERE QUELLA CHE È STATA GARA PER GARA LA LOTTA SPIETATA TRA VERSTAPPEN E HAMILTON

Questa stagione è già un film fatto è finito, non c'è bisogno di rieditarlo, per buona pace di Brad Pitt e Lewis Hamilton che stanno studiando insieme un colossal sulla Formula Uno.

Ad Abu Dhabi ci sarà l'ultimo atto di una battaglia feroce, con i due contendenti a pari punti, come è successo una sola volta in 72 stagioni.

Storia del 1974, con Regazzoni (Ferrari) e Fittipaldi (McLaren) a pari punti 52, con il brasiliano considerato primo, per il maggior numero di vittorie, come Max oggi. C'era in lotta anche Scheckter, ma avrebbe dovuto vincere sperando nel ritiro degli altri due. Al Raton bastò un quarto posto per archiviare il secondo titolo, con Schecketer e Regazzoni fuori.

Uno zero di entrambi ad Abu Dhabi consegnerebbe il titolo a Verstappen, primo a pari punti per il maggior numero di vittorie e quella in più, 9 a 8, è quella di Spa, in Belgio, due giri dietro Safety car.

Una stagione che merita, prima dell'ultima prova, di essere rivissuta, perché sono stati 21 round tra due boxer che se le sono suonate senza esclusioni di colpi anche sotto la cintura.

Riavvolgiamo il nastro.

BAHRAIN 1 HAM 2 VER: Verstappen viene invitato a restituire la posizione dopo aver sorpassato fuori pista Hamilton, la dove Hamilton era passato largo per tutta la gara. Prime polemiche.

HAM 25 VER 18 +7

IMOLA 1 VER 2 HAM*: Verstappen ruotata al via a Hamilton. L'inglese va fuori, doppiato, ma la bandiera rossa, provocata dall'incidente tra Bottas e Russel gli consente di sdoppiarsi e rimontare fino alla P2.

HAM 44 VER 43 +1

PORTOGALLO 1 HAM 2 VER: sorpassi e controsorpassi tra i due, vince Lewis di forza.

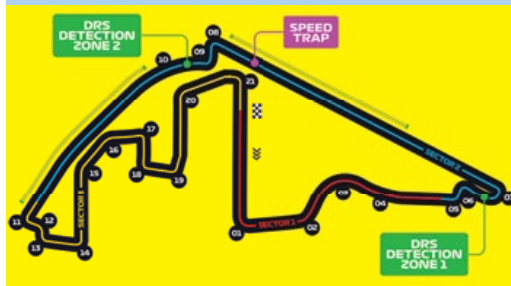
HAM 69 VER 61 +8

SPAGNA 1 HAM 2 VER*: nulla da segnalare, se non al via l'attacco di Max a Hamilton, costretto ad allargare per evitare il contatto.
HAM 94 VER 80 +14 MASSIMO VANTAGGIO LEWIS
MONACO 1 VER 7 HAM*: Hamilton non va oltre la P7 in qualifica e lì rimane, vince Max approfittando dell'assenza di Leclerc in pole e per la prima volta in carriera diventa leader del mondiale di Formula Uno.
VER 105 HAM 101 +4
BAKU 15 HAM OUT VER*: Verstappen comodamente al comando buca la posteriore sinistra, Lewis alla ripartenza non disinserisce il brake magic e va lungo, errore grave e pesante nel momento in cui aveva preso la prima piazza e 25 punti, finisce con 0 anche lui.
VER 105 HAM 101 +4
FRANCIA 1 VER* 2 HAM: Hamilton passa davanti, ma con la strategia e un'uscita lenta dai box perde la posizione a favore di Max che fa un giro mostruoso per passare l'incredulo Hamilton.
VER 131 HAM 119 +12
STYRIA 1 VER 2 HAM* netta superiorità Red Bull.
VER 156 HAM 138 +18
AUSTRIA 1 VER* 4 HAM: Hamilton recupera P2, ma poi nel finale danneggia il fondo e deve dare strada a Bottas e Norris, Max lascia l'Austria con il suo massimo vantaggio nel campionato.
VER 182 HAM 150 +32 MASSIMO VANTAGGIO MAX
GRAN BERTAGNA 1 HAM OUT VER: A Copse nessuno dei due alza il piede e va fuori Max. Hamilton viene punito con 10" penalità, ma rimonta e vince. Red Bull nei giorni successivi manda in pista Albon per dimostrare che la penalità a Lewis era stata troppo lieve. Chiede revisione, respinta.
VER 185 HAM 177 +8
UNGHERIA 2 HAM 9 VER: al via Bottas fa strike, Verstappen macchina danneggiata.. Hamilton, per errore di strategia Mercedes, riparte da solo in griglia ed è costretto da ultimo a risalire fino in P2. Feroce battaglia con Alonso.
HAM 195 VER 187 +8
BELGIO 1 VER 3 HAM: alla fine gara neutralizzata e valgono le posizioni della griglia; metà punteggio, Verstappen guadagna 5 punti su Lewis.
HAM 202.5 VER 199.5 +3
OLANDA 1 VER 2 HAM* senza storia.
VER 224.5 HAM 221.5 +3
ITALIA OUT HAM OUT VER: dopo il pit stop Hamilton esce davanti a Verstappen che lo fionda fuori -3 posizioni in griglia alla gara successiva
VER 226.5 HAM 221.5 +5
RUSSIA 1 HAM 2 VER: Hamilton aiutato dalla pioggia passa Norris, Verstappen parte in fondo e grazie alla pioggia si ritrova secondo CAMBIO MOTORE VER
HAM 246.5 VER 244.5 +2
TURCHIA 5 HAM 2 VER: Hamilton cambia motore e parte 11, rimonta fino a P5, Bottas vince davanti a Max
CAMBIO MOTORE HAM

UN CONFRONTO EMOZIONANTISSIMO
Il Gp dell'Arabia Saudita è già un ricordo e l'attenzione si sposta ad Abu Dhabi per il finale più emozionante e strappacuore dell'intera stagione, vissuta tutta sul filo dell'incertezza

PROSSIMO GP **ABU DHABI**

12 DICEMBRE
Partenza alle ore **14.00**
Yas Marina Circuit
5.281 metri - 58 giri
Distanza di gara: 306.183 metri

I PRIMATI
In qualifica: L.Hamilton (Mercedes F1 W10 EQ Power+, 2019) 1'34"779 media 210,958 km/h
In gara: L.Hamilton (Mercedes F1 W10 EQ Power+, 2019) 1'39"283 media 201,387 km/h
Distanza: S.Vettel (Red Bull RB5/Renault, 2009) 1h34'03"414 media 194,789 km/h

VENERDÌ 10 DICEMBRE		
SkySportF1	**F2** Libere	8.35
SkySportF1	**F1** Libere 1	10.30
SkySportF1	**F1** Libere 2	14.00
SkySportF1	**F2** Qualifiche	15.30
SABATO 11 DICEMBRE		
SkySportF1	**F2** Gara-1	9.20
SkySportF1	**F1** Libere 3	11.00
SkySportF1	**F1** Qualifiche	14.00
SkySportF1	**F2** Gara-2	15.45
TV8	**F1** Qualifiche	14.00
DOMENICA 12 DICEMBRE		
SkySportF1	**F2** Gara-3	10.00
SkySportF1	**F1** Gara	14.00
TV8	**F1** Gara	14.00

* La programmazione è aggiornata a domenica 5 dicembre, giorno nel quale è stato chiuso questo numero di Autosprint

VER 262.5 HAM 256.5 +6
USA 1 VER 2 HAM*: vince di forza Verstappen.
VER 287.5 HAM 275.5 +12
MESSICO 1 VER 2 HAM: vince di forza Verstappen.
VER 312.5 HAM 293.5 +19 MASSIMO VANTAGGIO 2
BRASILE 1 HAM 2 VER: succede di tutto. Hamilton cambia motore ma viene anche squalificato in qualifica per una distanza superiore agli 85mm dell'ala posteriore spalancata. Nella sprint rimonta da 20 a 5. Domenica paga le 5 posizioni del motore e da 10 va a vincere con sorpasso di forza su Verstappen e polemiche per la mancata penalità a Max nel primo tentativo, reo, secondo Mercedes che chiede revisione, respinta, di averlo messo fuori.
VER 332.5 HAM 318.5 +14
QATAR 1 HAM 2 VER*: prova di forza di Hamilton.
VER 351.5 HAM 343.5 +8
ARABIA SAUDITA 1 HAM* 2 VER: è una storia recente che ci regala questo finale pieno di discussioni e polemiche, ma soprattutto due attori protagonisti degni entrambi del premio Oscar, ma lo vincerà uno solo. VER 369.5 HAM* 369.5 =

di Fulvio Solms

Alla fiera del (Far) West

È STATO STRANO MA VERO ASSISTERE ALLE CONTRATTAZIONI IN DIRETTA TRA IL DIRETTORE GARA MASI E I TEAM PRINCIPAL, ALL'INTERNO DI UNA SCENEGGIATA CHE NON FA IL BENE DELLA FORMULA UNO. C'È BISOGNO DI CONTEGNO E DI STILE DI DIFFERENTE NATURA IN NOME DELLA CREDIBILITÀ

"Tu mi dai una cosa a me e io ti do una cosa a te" è il codice che in occasione del primo Gran Premio saudita ha soppiantato il Regolamento Sportivo federale. È successo in un giorno di follia, è successo una sola volta e può anzi deve bastare, è successo perché il giudice di gara Michael Masi è rimasto completamente sovrastato dagli eventi che si succedevano, e con inadeguatezza ha provato ad evitare complicanze e fastidi come segnalazioni ai commissari, investigazioni ed eventuali penalità, scegliendo la scorciatoia e aprendo via radio una trattativa da suk.

Ne sono scaturite comunicazioni singolari, a tratti divertenti, curiose, inquietanti, infine lunari in un rimbalzare di «*questa è la mia offerta*», «*grazie molto gentile, però dammi un minuto e ti dico se va bene*», «*certo certo, uno o anche due minuti*».

LOTTA IN PISTA E PURE FUORI...

Hamilton e Verstappen in piena lotta in pista arrivano al contatto così come i team principali battagliano via etere per assicurarsi le decisioni più favorevoli dal direttore di gara: ma ha senso tutto ciò per la credibilità della F.1?

Già la prima interruzione per riparare una barriera sana (uscita di Schumino) era stata imbarazzante. Poi è arrivata la seconda bandiera rossa (Mazepin che aveva tamponato la Williams di Russell quasi ferma, sollevandola di un metro), con la questione sospesa della posizione che Verstappen avrebbe dovuto restituire a Hamilton per averlo superato con taglio di chicane ed essere tornato in pista chiudendolo.

Come uscirne? Passami la radio.

Michael Masi a Jonathan Wheatley, direttore sportivo della Red Bull: «*Stiamo pensando di farvi partire secondi* (dietro Hamilton, ndr), *questa è la mia offerta considerato quello che è successo alla seconda curva*». Sottintende: se segnalo il taglio di chicane vi penalizzano, e allora che vogliamo fare, patteggiamo per una posizione ceduta in questo modo?

Wheatley a Masi: «*Grazie, gentilissimo. Noi sentiamo di essere stato spinti fuori pista* (da Hamilton, ndr). *Un minuto e ti confermo*».

Masi: «*Sì, uno o anche due minuti, va bene*».

Pausa.

Wheatley a Masi: «*Quindi noi secondi dietro Ocon?*».

Masi: «*No, davanti a voi c'è Hamilton*».

Wheatley: «*Dammi un altro minuto, ci pensiamo*».

Pausa.

Wheatley: «*Accettiamo. Allora abbiamo capito che l'ordine è Ocon, Hamilton, Verstappen, giusto?*».

Masi: «*Sì*».

Sipario. Fine primo atto. Applausi. Tutto piuttosto spassoso se fosse in un differente contesto, invece sta accadendo, è tutto vero. E va detto che un bazar del genere in Formula Uno non s'era mai visto.

C'è stato anche un secondo atto, apertosi sulle conseguenze del secondo taglio di chicane di Verstappen, attaccato (giro 37) da Hamilton, superato ma rimessosi subito davanti con un altro velenoso taglio di chicane.

Hamilton via radio: «*Ragazzi, questo è matto*». Ma il canale bollente rimane quello della direzione di gara. Toto Wolff è furioso, balza in piedi e spacca una cuffia in terra. Il suo direttore sportivo Ron Meadows chiama Masi in mondovisione.

«*Adesso mi spieghi perché...*».

Masi: «*Te lo dico su un altro canale radio...*».

Meadows: «*No! Me lo dici qui adesso!*».

Pochi istanti e Peter "Bono" Bonnington rassicura Hamilton: «*La direzione di gara ha detto che (Verstappen) deve ridare la posizione*».

Arrivano i cinque secondi di penalità che sembrano rimettere a posto la cosa, una secchiata d'acqua su Max (in difficoltà con le gomme medie, contro le dure di Lewis), che però finisce per raffreddare l'intera situazione.

Una cosa giusta a fine gara la dice Verstappen: «*Incredibile cos'è successo, questa non è più Formula Uno*». Però parlava d'altro. ●

Masi, pigliati un po’di ferie arretrate

L’UOMO CHE È IL RESPONSABILE PERMANENTE DELLE OPERAZIONI DI GARA IN F.1 SI STA RIVELANDO SEMPRE DI PIÙ DELUDENTE E DISCUSSO. E DIO NON VOGLIA CHE IL MONDIALE FINISCA ASSEGNATO AVENDO PER DISCRIMINANTE UNA DECISIONE DI QUELLE DA FAR VENIRE L’ORTICARIA...

Niente di personale contro Michael Masi, magari è un grande uomo di corse e un meraviglioso ragazzo di famiglia e amico degli amici. Però se c'è una figura apicale di questo mondiale che esce malconcia da una stupenda e tiratissima stagione, è proprio lui. In Arabia Saudita i mille indizi, le tante sensazioni e le enormi perplessità acquisite altrove sono diventate improvvisamente realtà, con le ombre che hanno preso corpo e i fantasmi che son diventati prove schiaccianti.
Che senso ha quella prima bandiera rossa data a causa dell'uscita di Mick Schumacher al decimo giro, che permette a Verstappen di ripartire in pole e con le gomme giuste e cambiate nell'intervallo? Una manipolazione di classifica pesante, rilevante, immotivata, con un titolo mondiale tutto da giocare, a fronte di una Haas da rimuovere che non aveva neppure rovinato le barriere ma solo un po' stracciato la scritta di uno sponsor.
E poi l'assurdo, insopportabile e trafelato clima da contrattazione, da mercato del pesce, da bar affollato nei dialoghi radio, tra team principal e direttore di corsa, tra offerte, controfferte, polemiche in diretta, nuovi schieramenti di partenza che si decidono un tanto al chilo e un senso di desolante e scarsa autorevolezza di chi invece dovrebbe averne a bizzeffe.
E, soprattutto, un dato di fatto che fa inorridire: i disciplinati, ovvero i sottoposti, ossia le squadre, i piloti e i team principal, di Michael Masi non hanno alcun timore e vantano evidentemente non tantissima stima, perché si rivolgono a lui o a chi per lui mediamente con un atteggiamento così aspro e alle soglie dell'insolenza, che dice già tutto, a prescindere da chi nella singola tra le infinite polemiche abbia ragione o torto.
C'era una volta Charlie Whiting, con la sua infinita esperienza, la sua autorevolezza e la sua rara capacità di accettare e stabilire un dialogo pur mantenendo una posizione di preminenza e supremazia su tutti. Tanto che lo chiamavano tutti "Ehi, Charlie", ma poi le decisioni venivano rispettate senza troppe pretese e in genere con tutti zitti e mosca.
Michael Masi no. Altra roba. Appare trafelato, ondivago, dà troppe spiegazioni quando non dovrebbe darne affatto e non ne dà quando farebbe bene a esser più chiaro e motivato.
Nel Gp d'Arabia, all'interno di una gara sicuramente e oggettivamente difficile da disciplinare, su un circuito fonte di mille problemi alla minima emergenza, perché quasi totalmente sprovvisto di vie di fuga, Masi invece d'apparire la torre ferma che non cade, punto di riferimento del Circus e anche superarbitro, garante nelle cui mani riposano l'equità e la regolarità dell'epilogo della sfida mondiale, appare una volta di più alle soglie della zona panico: incerto, balbettante, inutilmente dialogante, logorroico e anche, tutto sommato, scarsamente reattivo oltre che lento, lentissimo nelle decisioni da adottare. Financo decretando Virtual Safety Car per raccogliere semplici detriti una ben diversa dall'altra quanto a durata, quando in tutti i casi c'era solo da raccogliere un pezzetto di carbonio e via.
Insomma, se in pista la lotta è stata ancora una volta estrema e spettacolare, il feedback che ha dato il timoniere della gara è stato, una volta di più, sconfortante, se non agghiacciante.

IN PRINCIPIO C'ERA CHARLIE
Michael Masi ha sostituito nella direzione permanente delle gare di F.1 il compianto Charlie Whiting, venuto a mancare il 14 marzo 2019 a Melbourne. Eccolo qui nel momento ufficiale del commiato al suo maestro, alla presenza di Ross Brawn

Anche perché dall'uomo forte della F.1, dall'autorità permanente che disciplina ogni volta la corsa ci si aspetta fermezza, totale polso della situazione e capacità di tenere a bada tutti i possibili questuanti via etere con una personalità che, oltre a non ammettere repliche, non accetta proteste, rimbeccate o polemiche in diretta.
Proprio non si capisce per quale motivo ci sia più rispetto, allure e sottomissione nei campetti di terza categoria per un arbitro di calcio qualsiasi, che magari nella vita fa l'assicuratore e da uomo nero può contare solo sui rimborsi a pie' di lista, mentre nei posti più ricchi del mondo, durante la messa in scena dello sport più danaroso e corporated del Pianeta, tutti i partecipanti sono pronti a imbestialirsi e a spernacchiare in diretta chi dovrebbe tenerli al guinzaglio e invece appare spaventatissimo e solo desideroso di blandirli, di compiacere i più potenti in modo bipartisan manco fosse a un congresso democristiano, in cui bisogna acquietare tutte le correnti prima di riuscire a far sera.
No, così non ci siamo. Il messaggio che arriva dal Gp d'Arabia è che in F.1 ormai l'arbitraggio ha troppo spazio e poca consistenza, tanto protagonismo mediatico e, in proporzione, ben poca e condivisa autorevolezza nelle decisioni.
Il mossiere ufficiale, colui che tiene in mano per tutto il campionato le redini dello svolgimento e della disciplina di gara deve essere uno che mette paura a tutti. Uno con lo sguardo di Diabolik e la cultura agonistica di Stirling Moss, buonanima.
Uno che ti toglie la voglia di contraddirlo fin da un'ora prima del via. Uno che comanda e che sa comandare. Un dittatore assoluto e credibile, perché in un Gran Premio di F.1 la democrazia non esiste, non deve neppur lontanamente esserci, il dialogo neanche e tantomeno le contrattazioni, le trattative e gli aggiustamenti strada facendo con caciara da mercatino della Vucciria. A dirigere un Gran Premio ci vuole un uomo forte, uno che ha la divisa soprattutto perché deve condurre le operazioni in modo militare e non militaresco, con l'autorevolezza del capo assoluto e non coi tentennamenti e l'andamento ondivago di un nocchiero tremolante, contradditorio e incerto.
Per questo, quando ancora non è chiaro chi sarà il vincente in pista tra i due infiniti contendenti di questo mondiale, a oggi il perdente ahinoi già si conosce ed è l'arbitro assoluto, colui che tiene le redini delle operazioni di corsa. E Dio voglia che alla fine della gara di Abu Dhabi non risultino determinanti per l'assegnazione del titolo i mezzi puntacci maledetti assegnati nel corso della sfilata farsa di Spa, nel piovasco culminato con quella vergognosa e fulminea oltre che laica processione, perché a quel punto uno dei campionati più belli e tirati della storia della F.1 finirebbe inquinato da una delle decisioni formalmente giustificate da qualche comma di regolamento alla purchessia ma più sostanzialmente e sportivamente vergognose in tutta la storia delle corse.
Caro Michael Masi, massimo rispetto per il tuo ruolo, la tua esperienza, la gavetta fatta e le tue responsabilità: chi scrive odia frasi arruffapopolo tipo dimettiti o vattene perché non fanno parte della cultura delle corse e tantomeno di questo giornale. Però, credimi, come si dice negli uffici seri, se hai un po' di ferie arretrate, a questo punto pensaci su e, intanto, vedi di scaricarle. ●

di Alessandro Gargantini

Hamilton fa pari e mai più patta

VINCENDO UNA GARA STRAPPACUORE HAMMER RAGGIUNGE VERSTAPPEN COME PUNTEGGIO IN TESTA AL MONDIALE, TRASFORMANDO LA GARA FINALE DI ABU DHABI IN UNA SORTA DI DRAMMATICO SPAREGGIO. CON MERCEDES E RED BULL PRONTE ALL'ULTIMA SFIDA IN UN CLIMA AVVELENATISSIMO

PROTAGONISTI A CONTATTO
Ormai contatti e scintille tra Verstappen e Hamilton non si contano più e anche stavolta i due se le sono suonate di santa ragione, con Hammer che alla fine ha prevalso mostrando più efficacia e sportività

Arabia inaudita. È andato oltre ogni previsione e ogni logica lo show andato in onda nella prima assoluta della Formula Uno in terra araba, su una pista semi-permanente cittadina che non ha precedenti in termini di velocità medie e lay-out. Certamente, un campo di battaglia atipico ha innescato situazioni inedite alle quali si sono aggiunte scelte della direzione gara difficili da comprendere fino in fondo, che hanno contribuito a tenere l'epilogo del penultimo round del mondiale in sospeso fino alla fine. Abbiamo visto il pilota che si è rivelato più veloce nella giornata di sabato, Verstappen, dilapidare il suo vantaggio a causa di un errore in qualifica, quando l'olandese non ha percepito correttamente il limite della sua monoposto e della pista finendo a muro quando la partenza dal vertice dello schieramento era cosa fatta per il pupillo di Helmut Marko. Al via del Gran Premio, Hamilton e Bottas hanno fatto un lavoro encomiabile, confinando il pilota di Hasselt alle loro spalle in un Gran Premio che per il leader di campionato si annunciava assolutamente in salita. A far saltare le gerarchie e consegnare in anticipo un regalo di Natale inatteso al pilota della Red Bull è stato il direttore di gara Michael Masi che, dopo aver mandato in pista la safety-car per consentire ai commissari di rimuovere la macchina di Mick Schumacher e sistemare le bandiere, a lavori pressoché ultimati ha deciso di sospendere la gara con una bandiera rossa. Hamilton e Bottas avevano le prime due posizioni assicurate, visto che avevano compiuto in regime di safety-car il cambio gomme, mentre Verstappen, che li precedeva, no. Sarebbe bastato che l'olandese entrasse nella corsia box per spalancare le porte ad una clamorosa doppietta Mercedes che avrebbe riaperto il mondiale piloti e indirizzato verso Stoccarda quello riservato ai team. La scelta di interrompere la corsa ha, invece, avuto l'effetto di consentire a Verstappen di rientrare nella corsia box davanti a tutti, cambiare indisturbato le gomme e ripartire davanti a tutti. Una scelta incomprensibile se non all'interno del garage della Red Bull, dove malcelati sorrisi che improvvisamente hanno preso il posto di espressioni tiratissime. È stata una scelta compiuta fuori dalla pista a sconvolgere le gerarchie e invertire l'onere di recuperare. Inaudito, appunto.

CON UNA PROGRESSIONE ECCEZIONALE

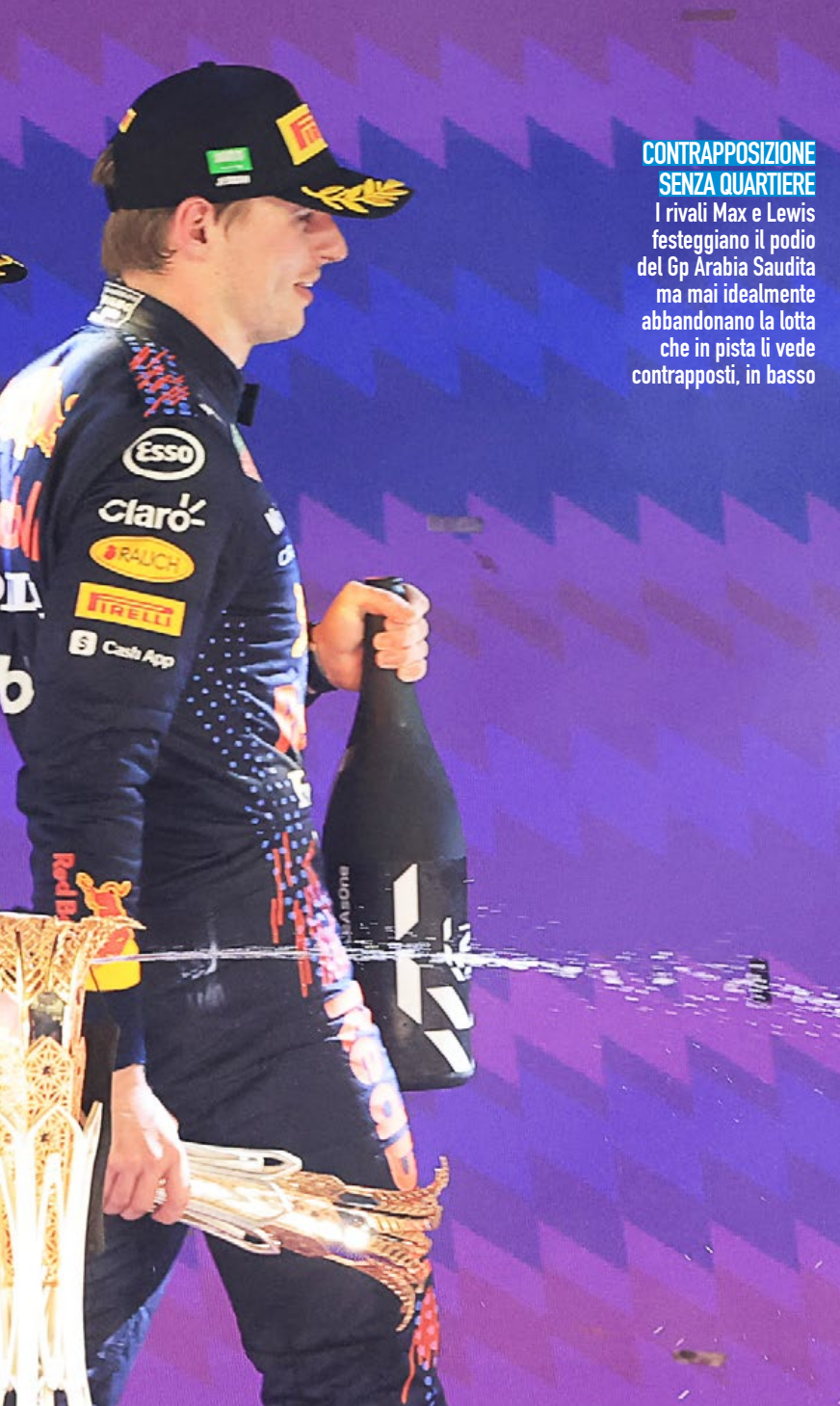
HAMILTON IN VERSIONE EROE HIGHLANDER

Ma la corsa era solo all'inizio. Al restart, con Verstappen davanti a tutti, Hamilton ha trovato le energie per ricacciare alle spalle il rivale, che invece di accodarsi ha tagliato la pista e ricacciato indietro l'inglese, scivolato alle spalle anche di Ocon. Una chiara infrazione da riparare con restituzione della posizione, ma un'altra bandiera rossa innescata da una collisione multipla ha riportato le monoposto nella corsia box. Giusta la decisione, questa volta, di rimettere Verstappen dietro a Hamilton. Al terzo restart l'olandese ha però bruciato tutti con una staccata strepitosa, ma che solo chi ha da avvantaggiarsi in un eventuale contatto può prendere in

considerazione. L'olandese si è infilato nell'unico varco disponibile all'interno riuscendo miracolosamente a girare. Hamilton ha evitato l'urto e si è trovato nuovamente a rincorrere, fino a quando, come in Brasile, ha messo nuovamente nella sua linea di fuoco l'olandese, che per difendere la posizione ha nuovamente tagliato la pista. A questo punto, impossibile per la direzione gara non intervenire per mettere le cose a posto. Verstappen le ha provate tutte per aggrapparsi con le unghie al primo posto, ha lasciato spazio a Hamilton proprio nel punto in cui avrebbe potuto sorpassare nuovamente l'inglese nell'allungo successivo. Il sette volte iridato ha mangiato la foglia e non ha abboccato, con la conseguenza che i due si sono urtati quando l'olandese gli ha frenato davanti. Un duello all'ultimo sangue, con due protagonisti che non si sono risparmiati furbizie e colpi bassi. A questo punto, i commissari hanno finalmente deciso di penalizzare di cinque secondi l'olandese, consegnando così a Hamilton il successo numero centotre in carriera, certamente tra i più sofferti e adrenalinizzanti, ma che consente al sette volte iridato di pareggiare i conti con Verstappen in vista della finalissima di Abu Dhabi. Su un circuito che si è trasformato in un'arena infuocata, ma questo è stato probabilmente l'obiettivo di chi lo ha ideato, abbiamo visto una corsa che ci ha offerto tutto ed il contrario di tutto, una serie di episodi che hanno spostato vantaggi da una parte all'altra si sono elisi, riportando il mondiale su un perfetto equilibrio. Probabilmente, ciò che era scritto nel destino di un mondiale che nemmeno la regia più sapiente avrebbe potuto lontanamente immaginare.

IN CLASSIFICA COSTRUTTORI E NON SOLO

BOTTAS QUESTA VOLTA È STATO DAVVERO PREZIOSO

Hamilton a Jeddah ha conquistato la sua trentaduesima pista e scritto un nuovo record in termini di pole position e vittorie che lo consegna sempre di più alla leggenda e lo mette nelle condizioni di mettere le mani sull'ottavo titolo iridato. A Yas Marina per Hamilton e Verstappen sarà un duello diretto, senza appello, partendo da zero. Una corsa che vale un mondiale su un tracciato che è sempre stato feudo della Mercedes ad eccezione dell'anno scorso, quando vinse Verstappen a giochi fatti. Davanti a Hamilton ci sarà il Verstappen che abbiamo visto nel corso della stagione, lo stesso di Jeddah, che ha fatto di tutto per non lasciarsi sfuggire la sua prima occasione di sedersi sul trono della Formula Uno. La rivalità tra i leader del mondiale ha catalizzato l'attenzione generale, lasciando poco spazio ai comprimari. Bottas è stato autore di un'ottima performance che passa dal secondo posto in qualifica, una partenza perfetta e una gara chiusa sul gradino più basso del podio che consente alla Mercedes di guadagnare ventitré punti sulla Red Bull, portando a ventotto lunghezze il vantaggio della squadra di Brackley nella classifica riservata ai costruttori. Male, invece, Perez, che non ha portato punti alla causa Red Bull fuori gioco dopo aver innescato la carambola che ha portato alla seconda bandiera rossa. Ottima la quarta posizione di Ocon, beffato al fotofinish dal pilota di Nastola. Ricciardo ha portato un quinto posto alla McLaren soprattutto grazie alle dinamiche di una corsa pazza che lo ha premiato forse oltre i suoi meriti. Dopo il quarto posto in qualifica e un'ottima prima parte di gara, la prima interruzione dopo che alcuni piloti avevano compiuto il cambio gomme ha rovinato i piani di Leclerc che, alle spalle di Gasly, ha colto la settima posizione davanti al team mate Sainz. Ottimo il nono posto di Giovinazzi, che ha preceduto Norris al termine di una prestazione da gigante, nella quale è addirittura riuscito ad accendere gli animi della sua squadra, che lo ha timidamente elogiato dal muretto box. Abbiamo sentito un "bravo". Meglio tardi che mai!

CONTRAPPOSIZIONE SENZA QUARTIERE
I rivali Max e Lewis festeggiano il podio del Gp Arabia Saudita ma mai idealmente abbandonano la lotta che in pista li vede contrapposti, in basso

UNA SERIE DI DECISIONI DA DIBATTERE E...

MASI, INCOMPRENSIBILE LA PRIMA ROSSA

Subito dopo la carambola che ha portato all'esposizione della seconda bandiera rossa, il direttore di gara ha offerto a Horner la possibilità di consentire a Verstappen di cedere la posizione che ha guadagnato nei confronti di Hamilton tagliando nella via di fuga della prima curva. Lo avrebbe fatto pochi istanti dopo il fatto a microfoni spenti, se non ci fosse stata una nuova interruzione. Si tratta di una pratica che il direttore segue sempre. Il pilota che si avvantaggia tagliando la pista ha sempre una doppia opzione: restituire la posizione o subire cinque secondi di penalità. Dal momento che non è stato possibile farlo sul momento, la negoziazione, perché di questo si tratta, è avvenuta con le macchine nella corsia box. Per rendere la posizione a Hamilton, Verstappen avrebbe dovuto scendere al terzo posto. E così è stato. Altrimenti, Verstappen sarebbe passato da un'investigazione degli start con certa applicazione di cinque secondi di penalizzazione. Horner ha scelto il minore dei mali, Masi ha seguito la pratica usuale che abbiamo visto anche nella seconda corsa di Formula 2, quando Daruvala si è avvantaggiato nei confronti di Piastri, non lasciandolo passare dopo aver tagliato alla "solita" prima curva, e ha subito cinque secondi di penalizzazione al termine della gara. Non è un caso che Masi abbia fatto ascoltare a tutti il suo dialogo con Horner, sicuro della correttezza del suo operato. Più difficile, invece, comprendere perché abbia ricorso alla bandiera rossa dopo l'uscita di pista di Schumacher che ha dato un vantaggio gratuito a Verstappen che rischiava di influire pesantemente sull'esito del mondiale. Fortunatamente, le dinamiche della corsa, e le scelte degli steward, hanno rimesso tutto a posto. Ora sarà importante che gli stewards monitorino a dovere l'operato di Hamilton e Verstappen a Yas Marina. In caso di contatto e ritiro di entrambi, Verstappen vincerebbe il mondiale a pari punti avendo una vittoria in più. Sarebbe un epilogo che un mondiale irripetibile come questo non si merita proprio.

QUANTO A GRINTA E CARATTERE

PAPÀ JOS FA SEMPRE PAURA!

Quest'anno, di errori Verstappen ne ha compiuti davvero pochi. Qualche imprecisione nella guida o nella strategia sono costate all'olandese alcuni punti nella fase iniziale del mondiale, quando la Red Bull era più competitiva. A Sakhir l'olandese aveva la macchina per vincere, ma ha sporcato le gomme e non è riuscito a superare nuovamente Hamilton dopo avergli ceduto la posizione. Anche a Portimao è stata una non ottimale gestione degli pneumatici a consentire all'inglese di riprendersi la leadership della gara. In entrambe le corse, la RB16B era la macchina da battere, ma vinse Hamilton.

NUOVA (RI)PARTENZA CON MAX CHE FA IL CAPOLAVORO
L'infilata più bella è quella di Verstappen all'ulteriore nuovo via, che vede Hamilton lasciare sguarnito l'interno della prima frenata. L'olandese ne approfitta con una delle staccate più belle del mondiale. In basso, nell'altra pagina, Lewis in festa sotto lo sguardo di Max

Da quel momento, il rendimento dell'olandese nel corso della stagione è stato stellare. I punti persi a Baku sono frutto di una foratura, mentre a Silverstone il pilota della Red Bull avrebbe potuto gestire con più calma il duello con Hamilton. Nella qualifica di Jeddah, quando il cronometro aveva sancito che l'alfiere della Red Bull era riuscito a vincere il braccio di ferro con l'inglese, è arrivato un errore che nessuno si attendeva. Max aveva già la pole position nelle mani, non serviva rischiare oltre il limite nella parte conclusiva del giro dopo essersi preso due ampi decimi di margine nei primi due settori. Difficile comprendere se Max volesse demolire nel morale l'inglese, rifilandogli un distacco che avrebbe messo al tappeto la squadra di Toto Wolff ancor prima dello spegnimento dei semafori. Sta di fatto che un Gran Premio in discesa per Max su una pista normale si sarebbe trasformato in una montagna impossibile da scalare. E quando abbiamo visto Jos Verstappen rifilare una serie di pugni decisi sul tavolo dopo l'errore del figlio non abbiamo potuto evitare di pensare al confronto tra i due non appena il pilota della Red Bull è rientrato nel suo garage. Jos era noto per il modo, a dir poco diretto, con il quale nel karting e nell'unica stagione disputata in Formula 3 affrontava il figlio in occasione di ogni piccolo errore. Jos esigeva dal suo erede la perfezione. Sempre. I tempi sono cambiati, Max è ora una star della Formula Uno, ma la veemenza del padre è rimasta la stessa. E siamo certi che Max sarà passato alla larga dell'area dove stazionava papà Max per qualche tempo.

GRAN PROVA D'ORGOGLIO PER ANTONIO

GIOVINAZZI DA INCORNICIARE

Sotto i riflettori di Jeddah è tornata a splendere la stella di Giovinazzi, che per la terza volta in questa stagione ha portato la sua C41 nella top-ten in qualifica collocando l'Alfa Romeo Racing su quote ben più alte rispetto al suo livello di competitività. Dopo la terza fila di Zandvoort e Monza, il ventisettenne pugliese ha conquistato una quinta fila che ha il sapore di un'impresa, dimostrando non solo di essere un pilota che merita di restare nella massima serie, ma di rientrare tra i piloti in grado di garantire, non appena si presenta l'opportunità, la chance di far fare il salto di categoria al suo team. In una corsa dove finalmente tutto è filato liscio, il pugliese ha chiuso alle spalle di Sainz al nono posto un Gran Premio da incorniciare. Finalmente una bella soddisfazione in una stagione che non può essere l'ultima per il pilota italiano che è riuscito a conquistare tutti, ad eccezione del suo team.

di Alessandro Gargantini

Ferrari c'è l'ultimo sforzo

LE ROSSE RAFFORZANO LA TERZA PIAZZA NEL COSTRUTTORI MA NON SONO STATE PREMIATE DALLE DINAMICHE DI UNA CORSA FOLLE. ORA AD ABU DHABI C'È DA CHIUDERE I CONTI

GRAN BEL DUELLO
La prima volta della Ferrari nel Gp di Arabia Saudita si è chiusa con un 7° e 8° posto con Leclerc e Sainz protagonisti di un gran bel duello nella parte finale

Si è chiuso con un sostanziale pareggio il penultimo atto della sfida tra la Scuderia Ferrari e la McLaren per la conquista del ruolo di terza forza nel mondiale. Sull'inedito tracciato di Jeddah, la Casa del Cavallino ha perso una lunghezza in graduatoria nei confronti della squadra di Woking ma mantiene un vantaggio di trentotto punti e mezzo alla vigilia dell'ultima prova stagionale di Abu Dhabi. Le monoposto della Scuderia Ferrari si sono rivelate superiori delle dirette rivali sulla pista del Medio Oriente, ma non sono state premiate dalle dinamiche di una corsa che è andata decisamente al di fuori dagli schemi ordinari e non hanno certamente giocato a favore dei piloti di Mattia Binotto, soprattutto per quel che concerne Leclerc.

Leclerc penalizzato dalla prima interruzione

Per quel che concerne i livelli di performance sulla pista araba, le SF21 si sono rivelate senza alcun dubbio la terza forza. Per questo motivo, il bottino conquistato non può soddisfare completamente la Rossa. La meta è comunque sempre più vicina per la Casa di Maranello, che gode di un cospicuo vantaggio alla vigilia dell'ultima trasferta stagionale di Yas Marina. Sulle velocissime pieghe del tracciato semi-permanente di Jeddah, Leclerc ha conquistato un ottimo quarto tempo in qualifica, mettendosi alle spalle anche la Red Bull di Perez. Sainz non è invece riuscito a raggiungere la Q3 a causa di un testacoda nel quale lo spagnolo ha danneggiato la parte terminale dell'ala posteriore della sua monoposto. In casa McLaren è stato ancora una volta Norris a prevalere con il suo settimo tempo in qualifica, mentre Ricciardo non è andato oltre l'undicesimo tempo dopo aver rovinato il fondo della sua MCL35M su un cordolo. In gara, invece, i destini dei due piloti di Andreas Seidl si sono invertiti. Le premesse della vigilia non sono state mantenute nel corso del Gran Premio soprattutto a causa di un Gran Premio che ha distribuito un po' casualmente vantaggi e svantaggi. Fino alla prima bandiera rossa causata dall'uscita di Mick Schumacher, nei primi nove giri di gara Leclerc ha mantenuto comodamente la quarta posizione a poco più di cinque secondi da Verstappen, ma con un margine vicino ai tre secondi nei confronti di Perez, che non riusciva ad entrare in alcun modo in scia della monoposto del monegasco, scattato molto bene con le mescole Medium. L'intervento della prima Safety-car, in occasione dell'uscita di Mick Schumacher, ha indotto molti piloti partiti con le mescole Medium ad anticipare il cambio gomme per finire poi la corsa con una singola sosta. Leclerc ha correttamente imboccato la corsia box nel corso del decimo giro e ha montato le Hard. La decisione di Michael Masi di sospendere la corsa ha invece premiato chi non si era fermato e ha potuto guadagnare posizione e sostituire gli pneumatici nella corsia box. Il monegasco ha così perso due posizioni a vantaggio di Ocon e Ricciardo, ritrovandosi alle spalle dei rivali alla ripresa delle ostilità.

Da quel momento, è iniziata una corsa in salita per il pilota del Principato, che ha dovuto gestire il primo e secondo restart con le gomme dure e ha riportato alcuni danni alla sua monoposto quando è stato stretto contro il muro da Perez, che ha innescato la carambola che ha determinato la seconda interruzione. Precipitato al decimo posto, Leclerc ha utilizzato tutte opportunità che il Gran Premio gli ha concesso per risalire. L'incidente tra Tsunoda e Vettel ha permesso al monegasco di balzare all'ottavo posto alle spalle di Giovinazzi nel corso del ventitreesimo giro. Nella tornata seguente, Leclerc è stato sopravanzato da Sainz, che aveva le mescole Medium. I due piloti di Mattia Binotto si sono rispettivamente sbarazzati del pilota dell'Alfa Romeo Racing nel corso del trentottesimo e trentanovesimo giro. Le posizioni di Sainz e Leclerc sono rimaste cristallizzate fino al penultimo giro, quando il monegasco ha ripreso il settimo posto che consente al pilota del principato di scavalcare Norris nella classifica riservata ai piloti e conquistare un margine di quattro lunghezze nei confronti del pilota della McLaren.

Ora tocca a Sainz sopravanzare Norris

Se Leclerc è riuscito a conquistare la seconda fila grazie a un giro perfetto in Q3, Sainz ha pagato a caro prezzo un testacoda di cui è stato protagonista nel corso del suo primo tentativo in Q2, causato da un improvviso sottosterzo. Il madrileno ha leggermente rovinato l'ala posteriore, riuscendo nel secondo tentativo ad evitare miracolosamente di perdere nuovamente il controllo della sua monoposto a causa della diminuzione del carico. È stato un peccato per lo spagnolo, che era stato molto veloce sin dalla giornata di venerdì e si attendeva di essere molto incisivo con le mescole Medium e non è riuscito ad andare oltre il quindicesimo posto sullo schieramento di partenza. Sainz ha scelto di presentarsi sulla linea di partenza con le mescole Hard e ha iniziato il Gran Premio con gran tonicità, recuperando due posizioni già al termine del primo giro, per poi risalire all'undicesimo già al termine dell'ottavo passaggio. Avendo le mescole dure, lo spagnolo non è rientrato per il cambio gomme in occasione del primo intervento della safety-car e ha beneficiato dell'interruzione,

L'ULTIMO ROUND CON MOLTO PEPE
Un week end difficile per la Ferrari quello di Jeddah. Con Leclerc quinto nel Mondiale Piloti, nell'ultimo round anche Sainz proverà a risalire ancora in classifica tentando di mettersi alle spalle Norris

risalendo al nono posto alle spalle di Perez. Passato alle Medium, il madrileno ha accusato alcuni problemi di degrado che non gli hanno impedito di salire fino al settimo posto, ceduto a Leclerc in vista del traguardo. Ora, in vista della finale di Abu Dhabi, Sainz ha l'obiettivo di soffiare a Norris la sesta posizione nel mondiale. Sono solo quattro punti e mezzo a separare lo spagnolo dal britannico, che negli ultimi cinque Gran Premi si è un po' sgonfiato, conquistando solo nove punti, contro i trentasette del ferrarista che ora, legittimamente, punta ad un sorpasso che era inimmaginabile dopo la corsa di Monza.

Un ultimo sforzo prima di pensare solo al 2022

Per la Casa del Cavallino il bilancio della prima corsa in terra araba presenta luci e ombre, visto che la SF21 si è rivelata la terza forza in pista, ma i suoi piloti non sono riusciti ad andare oltre il settimo e l'ottavo posto. È certamente positivo aver mantenuto il margine sulla McLaren a una sola corsa dal termine del mondiale, così come il sorpasso di Leclerc ai danni di Norris nella graduatoria riservata ai piloti. Buoni riscontri sono arrivati anche nella giornata del sabato con Leclerc. In qualifica, il ventiquattrenne del Principato ha limitato a soli 543 millesimi il suo divario dalla pole position di Hamilton. L'azione del monegasco è stata incisiva soprattutto nel primo e terzo settore, mentre in quello centrale il pilota del principato non è andato oltre il settimo miglior intertempo. In termini di velocità massima alla Speed-Trap che precede l'ultima curva, Leclerc ha siglato valori assoluti con 326,1km/h contro 326.3 km/h di Hamilton e 325.5 km/h di Verstappen. Nelle strategie di corsa lo staff tecnico della squadra di Maranello non ci sono stati punti che non abbiano convinto, ma sono state solo le dinamiche di una corsa fuori dagli schemi ordinari che non hanno permesso soprattutto a Leclerc di ottenere un risultato in prossimità del podio. Ora il mondiale punta verso Abu Dhabi, un tracciato che in passato non ha portato particolare fortuna alla Scuderia Ferrari, ma che non mette le SF21 in condizioni di sfavore nei confronti della McLaren prima di pensare solo al mondiale 2022. ●

Le voci ferrariste

GIOVEDÌ 2 DICEMBRE

LECLERC: «Il circuito l'ho provato al simulatore, e devo ammettere che all'inizio ho fatto fatica con tutte quelle curve... Poi però sembra che si possa prendere il ritmo abbastanza facilmente, anche se prima di parlare preferisco effettuare qualche giro. La prima sessione sarà anche utile per capire dove siamo in termini di competitività con i nostri rivali per il terzo posto. Credo che dopo l'aggiornamento di motore che abbiamo introdotto nell'ultima parte della stagione ora abbiamo veramente la terza vettura più forte del lotto. Questo tracciato tuttavia sembra più adatto a vetture diverse dalla nostra».

SAINZ: «La pista sembra molto particolare, se avrò modo cercherò di farci più di un giro con la bici prima della sessione inaugurale di libere nella quale capiremo se veramente le velocità medie che faremo segnare saranno alte come nelle simulazioni. Per quanto riguarda la lotta per il terzo posto tra i costruttori questo è l'obiettivo del finale di stagione. L'interesse della squadra viene sempre al primo posto, detto questo è chiaro che, con Lando (Norris) 7,5 punti davanti a me e Charles 6,5, sarebbe bello riuscire a sopravanzare entrambi. Si tratta di un piazzamento simbolico che però certificherebbe la bontà della mia stagione».

VENERDÌ DOPO LIBERE

SAINZ: «Giornata molto emozionante in generale, trascorsa a fare conoscenza con la pista e ad abituarsi a un tipo di circuito così diverso. Andare a tali velocità tra questi muri è davvero una sensazione intensa e trasmette una bella scarica di adrenalina. La macchina oggi si è comportata abbastanza bene, quindi ora si tratta di metterla a punto, di capire le gomme, di lavorare sul setup e identificare qual è la strategia giusta per il resto del weekend. Le curve cieche

sono ovviamente insidiose ogni volta che qualcuno è in un giro di raffreddamento e tu sei in un giro veloce. C'è infatti una enorme differenza di velocità, quindi bisogna che tutti siano super concentrati anche quando non si sta spingendo. La pista lascia pochissimo margine di errore e Charles oggi è stato sfortunato. Sono sicuro che il team riuscirà a mettere a posto la sua macchina per domani e che potremo entrambi spingere al massimo in qualifica».

LECLERC: «Purtroppo questa giornata non si è conclusa come avremmo voluto. Guardando agli aspetti positivi, siamo riusciti a completare il nostro programma e abbiamo svolto tutte le prove che avevamo previsto per queste due sessioni. Il potenziale c'è e se riusciremo a mettere tutto insieme domani mi aspetto una buona giornata. Mi dispiace per la squadra che dovrà fare un gran lavoro per rimettere a posto la mia macchina e farò di tutto per ripagare il loro sforzo con il miglior risultato possibile. La pista mi piace molto e direi che la parte nella quale è più bello guidare è la sezione in cui si va più veloce che però è anche quella che non ammette errori. L'aspetto più difficile è prendere il ritmo sfiorando i muretti e prendendo confidenza con le curve cieche, ma appena ci riesci, questo tratto è ancora più emozionante. Il grip è stato migliore del previsto e devo dire che il personale del circuito ha fatto

un gran lavoro per pulire l'asfalto rendendolo molto meno polveroso di ieri. Una delle cose che mi ha colpito di più è stata l'evoluzione della pista che è stata molto diversa da quella dei circuiti cittadini tradizionali. Domani sarà fondamentale azzeccare il momento giusto per scendere in pista in qualifica per avere un giro pulito evitando il traffico, visto che il tracciato è piuttosto stretto».

SABATO DOPO LE QUALIFICHE

LECLERC: «Sono molto contento della mia qualifica. Oggi mi sono concentrato sul riprendere confidenza con questa pista dal primo giro nelle prove libere 3 all'ultimo del Q3, quando sono

riuscito a portare la vettura davvero al limite. Il quarto posto è un ottimo risultato che va oltre le nostre aspettative. Domani sarà una gara difficile ma molto interessante. Nonostante si tratti di un circuto cittadino, i tre lunghi rettilinei rendono i sorpassi più facili di quanto si potesse pensare. Il nostro passo è stato consistente per tutto il fine settimana e quindi dovremmo avere una buona opportunità se la corsa sarà regolare. Voglio dire un grande grazie a tutti i ragazzi del team per l'incredibile lavoro che hanno fatto la notte scorsa per avermi messo a disposizione di nuovo una vettura perfetta. Farò di tutto per potare a casa un buon risultato soprattutto per loro».

SAINZ: «La giornata di oggi è dura da digerire. Sono stato veloce, con piena fiducia nella vettura per tutto il weekend e una banale sbandata ha compromesso l'intera qualifica e la gara di domani. In Q1 la situazione era molto promettente e sapevo dalle sessioni precedenti che potevo essere veloce anche con la mescola Medium. Purtroppo in Q2 ho avuto sbandato per colpa di un improvviso sottosterzo in curva 10 e ho perso il controllo della vettura. Sono riuscito a evitare un grosso incidente ma ho pizzicato il muro con l'ala posteriore. È stato inaspettato, perché in tutte le sessioni di prova non era mai accaduto nulla del genere. Tornato ai box, non c'era tempo per sostituire la bandella danneggiata, così i ragazzi hanno fatto il possibile per sistemarla prima di tornare in pista. Sono stato abbastanza veloce nella prima parte ma appena sono arrivato in una curva un po' più difficile e sull'ala è arrivato un carico maggiore mi sono reso conto che il downforce era molto compromesso e ho dovuto abbandonare il tentativo. La corsa domani sarà quanto mai incerta e può succedere qualsiasi cosa. Il passo gara mi rende ottimista e io farò di tutto per recuperare posizioni e portare a casa dei buoni punti».

MEKIES: «Un mix di emozioni in questa qualifica. Siamo contenti per il bel quarto posto di Charles che oggi ha ritrovato progressivamente confidenza con la vettura dopo l'incidente di ieri e, proprio all'ultimo tentativo, ha dimostrato ancora una volta di essere uno dei migliori piloti in circolazione con un giro fantastico. Ci spiace molto per Carlos, che non è riuscito a conquistare quel risultato che aveva dimostrato di poter ottenere per tutto il fine settimana e anche nella prima parte delle qualifiche. Quel piccolo errore alla curva 10 gli è costato tantissimo e dovrà affrontare una corsa tutta in salita. Domani cercheremo innanzitutto di prepararci nella maniera migliore per cercare di consolidare ulteriormente quel terzo posto nella classifica Costruttori che rappresenta il nostro obiettivo principale nel finale di stagione. Su una pista che non perdona, ci aspettiamo una corsa ricca di imprevisti: sarà importante saper sfruttare ogni possibile opportunità».

DOMENICA DOPO IL GP

LECLERC: «Siamo contenti del recupero messo in atto questo weekend dopo l'incidente di venerdì, ed è un peccato aver concluso solo al settimo posto perché avevamo il potenziale per fare meglio. La prima parte di gara è stata molto buona e il nostro passo era incisivo. Quando la direzione gara ha mandato in pista la Safety Car pochi giri dopo la partenza ho pensato che eravamo stati fortunati e avremmo tratto beneficio dal fatto di poterci fermare in quel momento. Tre giri più tardi però è stata esposta la bandiera rossa e questo ci è costato tre posizioni. Ho evitato di prendere troppi rischi al restart ma poi c'è stato il contatto con Checo che ci ha fatto perdere ulteriore terreno. A compromettere la mia gara è stato soprattutto lo spiattellamento che ho provocato sulle gomme in quel momento, per il quale ho faticato molto a farle lavorare correttamente al restart successivo, in cui ho avuto più di un bloccaggio. Il passo è tornato buono verso la fine della corsa ma oggi era uno di quei giorni nei quali le cose non sono andate per il verso giusto e così non siamo riusciti a portare a casa un risultato migliore».

SAINZ: «È stata una gara divertente, e non posso dirmi troppo deluso avendo rimontato dal quindicesimo all'ottavo posto. La mia partenza è stata buona e sono riuscito ad andare immediatamente all'attacco recuperando alcune posizioni potendo contare su una gomma Hard che si stava comportando veramente bene. Purtroppo la Safety Car e poi la bandiera rossa sono arrivate troppo presto per le mie esigenze. A quel punto non ho avuto scelta se non montare le Medium anche se sapevo che avrei dovute farle durare 36 giri. Avevo un ottimo passo all'inizio del secondo stint, e sono risalito fino alla settima piazza andando a prendere Gasly, ma verso la fine della corsa le mie gomme erano completamente finite e nei giri conclusivi non ho potuto fare nulla per difendere la mia posizione da Charles che aveva le gomme Hard. È un peccato per la qualifica di ieri perché sono convinto che avrei potuto finire più in alto in classifica, ma sono contento di aver portato a casa punti ancora una volta. Ora ci concentriamo su Abu Dhabi dove vogliamo concludere in crescendo la stagione».

BINOTTO: «Oggi avevamo il potenziale per raccogliere più punti di quelli che abbiamo effettivamente conquistato. I tanti episodi che hanno caratterizzato questo Gran Premio non hanno giocato a nostro favore ma il livello della prestazione del team e della vettura rimane agli atti. Andiamo adesso ad Abu Dhabi con un buon margine di vantaggio sulla McLaren nella lotta per il terzo posto nel campionato Costruttori mentre Charles si è preso il quinto in quello Piloti. Dobbiamo restare concentrati e prepararci nella maniera migliore per l'ultimo sforzo prima di mettere definitivamente un punto a questa stagione e pensare solamente al 2022»

MIGLIOR PILOTA PROTAGONISTA

LEWIS HAMILTON

Una delle vittorie più belle e strappanervi della carriera, per Hammer, dopo la pole più preziosa e col cuore in gola. Ormai questa non è più una sfida sportiva a chi è il più meritevole del titolo, ma una vera e propria guerra tra sistemi nervosi, una lotta senza esclusione di colpi in pista e fuori. E dall'Arabia Saudita si esce con la sensazione netta che il mondiale un vincitore morale ce l'ha già ed è Lewis Hamilton, non solo per capacità ampiamente mostrate ma anche per la compostezza e la sostanziale sportività sfoggiate in pista, rispetto al trafelato, ombroso e spregiudicato - oltre che sempre ultrafortissimo - rivale.

MIGLIOR FILM

VALTTERI BOTTAS

Il finlandese in pista fa il suo dovere fino in fondo, a partire dalle qualifiche stando davanti a Verstappen e culminando con la gara, dove evita di far cavolate (vedi invece il comportamento sterile e inefficace di Perez), portando a casa un terzo posto che ha il valore dei diamanti grezzi nella classifica del campionato mondiale Costruttori, assicurando un gran margine al suo team sulla Red Bull. In altre parole, Valtteri si comporta una volta di più da uomo perfettamente funzionale al sistema, alla penultima corsa del suo ciclo in Mercedes. Meglio di così da lui Toto Wolff non poteva sperare.

MIGLIOR PILOTA NON PROTAGONISTA

ANTONIO GIOVINAZZI

Visto come l'hanno trattato in una Sauber sempre meno Alfa Romeo, i due punti devono aver dato delusione e malinconia ai vertici del team, specie al simpaticissimo, affabile e costruttivo Vasseur. Stavolta, magari per qualche deprecabile disguido, non c'è stata la chance di rallentarlo con un pit-stop improvvido o una tattica tombale, così Bon Giovi, per parecchio tempo addirittura a ridosso della top five, alla fine torna comunque a casa con puntarelli che valgono oro per l'orgoglio e la dignità di un bravo e capace ragazzo quale lui è e resta, con rispetto e per dispetto di chi gli vuole male.

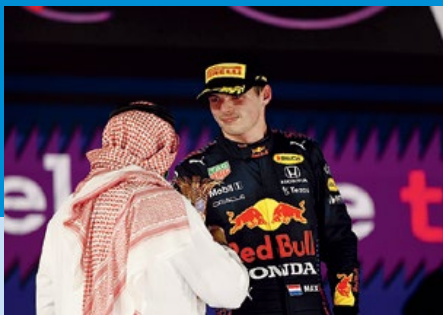
MIGLIOR REGIA

MERCEDES

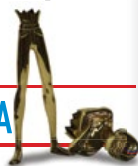
Vincono ancora e per questo devono solo dire grazie ad Hamilton, però occhio perché dall'Arabia la squadra esce con la quasi certezza di poter far suo l'ottavo titolo mondiale Costruttori consecutivo, il che non è mica poco, eh. Quindi, grazie ma anche al di là delle prodezze di Hammer, Toto Wolff ha già la quasi certezza di un successo semplicemente fantastico, nell'annata di maggior vulnerabilità della supremazia Mercedes in era turboibdrida. E, poche storie, ancora una volta la gestione a bordo pista è tra le migliori immaginabili.

MIGLIOR FOTOGRAFIA

MAX VERSTAPPEN

L'immagine più bella di questo Gran Premio è la partenza demoniaca con la quale alla prima frenata dopo l'ennesimo restart riesce a far secco un attonito Hamilton. Ecco, quella coltellata è ancor più bella e devastante dello start al Gp del Messico, ma per il resto poco di bello da dire. Perché il Max d'Arabia sbaglia a fine Q3 e in gara è puntualmente intimidatorio, tendenzialmente scorretto, alla ricerca ossessionata dell'incidente con Hamilton, troppo nervoso, aggressivo e voglioso di rissa in pista. No, così non va bene. Il rivale va battuto e non spaventato o fregato, sennò è guerra tra bande e non certo Sport.

MIGLIORI EFFETTI SPECIALI

ESTEBAN OCON

Metti un Gran Premio dall'andamento strano e quasi indecifrabile ed ecco che Esteban Ocon sa sfruttare alla grande l'occasione. Dopo la giornata trionfale in Ungheria, eccolo sfiorare il podio in Arabia, battuto solo all'ultimo tuffo da Bottas. Per il resto Esteban corre alla grande ritrovandosi anche con pieno merito nelle zone nobilissime della classifica e riuscendo a fare sensibilmente meglio del compagno di squadra Alonso, pur in un momento di grazia. Il francese, quindi, esce dalla trasferta meritevole e giustamente in palla, con un bel quarto di nobiltà

LA STATUETTA SPEZZATA

MICHAEL MASI

Ondivago, apparentemente incerto, a tratti balbettante, lungo nelle decisioni. E insopportabilmente contrattante coi team principal via radio, quasi che le decisioni debbano far contenti tutti sennò si torna a casa tristi, come dopo una partita di calcio ai salesiani. No, così non va. L'uomo forte della F.1, colui che in modo permanente tiene e detiene le redini delle operazioni di gara, deve incutere soggezione e ispirare autorevolezza ai suoi sottoposti, cioè piloti e team manager, sennò lo sport più ricco e spietato del Pianeta rischia di diventare, nella stagione più bella tra le recenti, una barzelletta moscia che manco fa ridere.

I VOTI DEL GRAN PREMIO

SCUDERIE		PILOTI
MERCEDES	10	HAMILTON
RED BULL	9	OCON
ALPINE	8	BOTTAS, GIOVINAZZI
ALPHA TAURI, McLAREN	7	VERSTAPPEN, RICCIARDO, GASLY, SAINZ, LECLERC
ALFA ROMEO, FERRARI	6	NORRIS, STROLL, VETTEL
ASTON MARTIN, WILLIAMS	5	LATIFI, ALONSO, RUSSELL, RAIKKONEN
HAAS	4	PEREZ
	3	TSUNODA, MAZEPIN, SCHUMACHER

PILOTA PIÙ COMBATTIVO	VERSTAPPEN
PILOTA MENO COMBATTIVO	SCHUMACHER
PILOTA PIÙ SFORTUNATO	VETTEL
PILOTA MENO SFORTUNATO	SAINZ
TEAM PIÙ EFFICACE	MERCEDES
TEAM MENO EFFICACE	HAAS
VETTURA PIÙ FORTUNATA	McLAREN
VETTURA MENO FORTUNATA	WILLIAMS

di Alessandro Bucci

Max mostra i nervi e molta emotività

A DESTARE SORPRESA È LA TEMPERATURA COMPORTAMENTALE DELL'OLANDESE, CHE COMUNQUE CREA MERAVIGLIA CON QUEL SORPASSO IN FRENATA AD HAMILTON, DAVVERO DA ANTOLOGIA

Luca Filippi è un nome proverbiale tra gli appassionati e addetti ai lavori del motorsport. Il piemontese, classe 1985, vanta una carriera molto lunga e variegata nell'automobilismo internazionale, iniziata in tenerissima età nei kart. Ex tester F.1 per Minardi ed Honda (rispettivamente nel 2005 e 2007/2008), Filippi ha vinto il campionato italiano F3000 nel 2005 con Fisichella Motor Sport, disputando oltre sei stagioni in Gp2 (vicecampione nel 2010 in Gp2 Asia e nel 2011 nel campionato internazionale) ed approdando, nel corso della sua carriera, anche in Indycar Series, Formula E, Auto Gp e campionato italiano GT. In tempi recenti Luca è stato anche apprezzatissimo cronista motorsport per Sky e, da alcuni anni, è possibile sentirlo nei videogame ufficiali F.1.

«*Una gara segnata dalla grande tensione imperante che era davvero palpabile* – esordisce Filippi analizzando la tribolatissima penultima prova del Mondiale F.1 2021 – *Essendo le corse il mio mestiere sono sensazioni che conosco, ma ero nervoso guardando il Gp dal divano, non oso immaginare se fossi stato un membro di una delle due squadre in lotta per il Mondiale. La mia sensazione è che Verstappen sia arrivato in Arabia Saudita con l'intenzione di voler chiudere il campionato vincendo e ci ha provato in tutti i modi possibili. Anche in qualifica Max ha cercato il tutto per tutto prendendosi un grosso rischio e non gli è andata bene*».

- Gestione gara inadeguata a Jeddah?

«*Difficile dirlo. La prima bandiera rossa è stata molto criticata, ma non è possibile stabilire se le condi-*

zioni della barriera fossero sufficientemente sicure. L'incidente id Mick è avvenuto in uno dei punti più pericolosi della pista, una curva molto veloce nella quale si sono verificati diversi episodi nel weekend. Se i commissari e gli addetti ai lavori presenti sul posto informano il direttore di gara dicendogli che gli standard minimi non sono garantiti, nessuno si prenderà mai il rischio di non fermare la corsa. Mandare i commissari in pista può essere molto pericoloso, Suzuka 2014 è ancora una ferita fresca oltretutto. Mi sento di essere più critico, invece, nei confronti della Vsc che ho trovato davvero al limite. La F.1 comunque non è solo il massimo in termini di prestazioni e tecnologia, ma anche di sicurezza. Direi che il peggio è stato scongiurato in una gara così complessa e tesa, un risultato comunque positivo».

- Ci sono problemi di gerarchia nella direzione gara?

«*Temo di sì. Masi lamenta forse mancanza di personalità piuttosto che incompetenza. Fatica a gestire le forti pressioni cui è sottoposto e cerca di dare spesso un colpo al cerchio ed uno alla botte, finendo con lo scontentare tutti. Whiting magari talvolta poteva apparire come eccessivamente arrogante, ma era ben più autorevole di Masi. Tornando a diversi episodi controversi della gara, come ad esempio l'offerta Red Bull di cedere la posizione alla ripartenza dopo bandiera rossa per evitare una probabilissima penalità, penso che il direttore di gara e il collegio dei commissari siano troppo slegati. Occorrono maggior autorevolezza e meno passaggi per arrivare ad una decisione*».

- Duello titanico tra Hamilton e Verstappen. Come hai visto il loro accesissimo confronto?

«*Nei duelli corpo a corpo Max è andato oltre il limite in curva 1 per ben tre volte, due delle quali ha tagliato la strada a Lewis. Nell'altra occasione, invece, Max ha compiuto un grande sorpasso all'esterno. È uscita fuori tutta l'emotività e un forte nervosismo in Verstappen, non parlerei tanto di scorrettezza. Sia Max che Lewis comunque, in occasione di diversi loro duelli dove si sono superati più volte, hanno agito in prossimità del detection point e questa condotta andrebbe investigata. Sostanzialmente il pilota che è davanti mira a far passare prima di quel punto l'avversario in modo da poterlo superare nuovamente mentre, il pilota che si trova dietro, mira a far passare il duellante dopo il detecion point in modo da utilizzare il drs e potersi difendere meglio*».

LUCA FILIPPI, CHE VERSATILITÀ!

Da tester in F.1 e top driver in formula cadetta, passando per IndyCar e Formula E, Luca Filippi vanta molta esperienza in monoposto e un curriculum assai onorevole. E dall'alto della sua preparazione non si è certo annoiato nel gustare il Gp d'Arabia Saudita, specie nella lotta tra Hamilton e Verstappen

- In quali occasioni, in particolare, hai notato questa tattica?

«*Nella tamponata di Lewis a Max, dove il primo ha rischiato tantissimo ma è stato molto fortunato e in due duelli alla prima curva: il primo controsorpasso di Verstappen ai danni di Hammertime, con il numero 44 che ha rallentato molto e nel sorpasso successivo di Max che è andato a buon fine. In quest'ultimo episodio anche Lewis è andato vicino al limite perché ha allargato un po' la traiettoria*».

- Super Bottas coglie il podio al foto finish ma ha anche rallentato Verstappen durante safety car…

«*Finlandese davvero competitivo nel finale, ma scorretto in quell'occasione*».

- Grande prova di maturità da parte di Ocon a Jeddah?

«*Sì, è stato bravissimo, molto corretto. Quando si è trovato affiancato ad Hamilton ha lasciato il giusto spazio e non poteva certo sapere che, all'interno, Verstappen stava attaccando Lewis*».

- Tra Red Bull e Verstappen chi ha più da recriminare?

«*La squadra austriaca, perché Max ha peccato di nervosismo, ma ha cercato in tutti i modi di contrastare l'avversario*».

- Come hai visto il contatto tra Leclerc e Pérez?

«*Sergio non ha lasciato abbastanza spazio ma è stato anche un episodio abbastanza sfortunato. Un incidente come questo, in un circuito come quello di Jeddah è da tenere in conto. Purtroppo questo contatto ha generato un ulteriore incidente, con Russell costretto a frenare venendo centrato dall'incolpevole Mazepin*».

- Vettel coinvolto in ben due incidenti, rispettivamente con Tsunoda e Raikkonen…

«*Seb è stato sfortunato in entrambi gli episodi, perché ha compiuto due sorpassi corretti ma l'avversario ha cercato di replicare commettendo un pasticcio. Trovo giusta la penalità comminata al giapponese*».

- Rischio di frittata in Ferrari tra Leclerc e Sainz. Come hai visto i Cavallini Rampanti?

«*Lotte dure ma non scorrette, magari potrebbero cercare di limitare un po' i rischi, ma non mi sento di criticare la Rossa. Entrambi i piloti non hanno come obiettivo il podio e quindi vedono nel compagno di squadra il principale rivale. Purtroppo nella performance della Ferrari mancano un po' di decimi*».

- Ottimo weekend di Giovinazzi in Arabia Saudita…

«*Bellissima qualifica e grande gara per Antonio su una pista difficilissima e inedita. Sfortunatamente l'Alfa Romeo era un po' lenta in rettilineo e le numerose interruzioni hanno finito con il penalizzare Giovinazzi. La squadra comunque ha operato una buona strategia e con una corsa più lineare penso avrebbe potuto collezionare maggiori punti*».

- Finale di stagione incredibile con entrambi i piloti a pari punti. Nel rinnovato circuito di Abu Dhabi chi vedi favorito tra Mercedes e Red Bull?

«*Le profonde modifiche operate sulla configurazione del tracciato favoriranno il team austriaco perché la pista è diventata medio veloce. Tuttavia la power-unit Honda ha già completato tanti Gp e quindi aumentano le incognite*». ●

di Paolo Filisetti

Setup estremizzato per la RB16B

LA PISTA DI JEDDAH RAPPRESENTAVA UN'INCOGNITA PER TUTTI I TEAM. SCOPRIAMO QUALI SONO STATE LE SOLUZIONI ADOTTATE DA RED BULL E MERCEDES

Il tracciato di Jeddah, rappresentava un'incognita per tutti i team costretti ad impostare le simulazioni per determinare la baseline dell'assetto delle vetture solo su dati teorici, prima di scendere in pista per la prima sessione di prove. È stato infatti nelle prove libere dove i team hanno potuto affinare le regolazioni o in alcuni casi stravolgerle completamente grazie ai dati raccolti in pista, soprattutto quelli legati al grip garantito dall'asfalto. Sotto questo profilo, infatti, il tracciato di Jeddah ha costituito una sorpresa, rispetto alle previsioni della vigilia. La pista infatti, nonostante fosse totalmente green, in realtà non presentava dal venerdì l'aggravante di un velo sottile di sabbia che la copriva completamente sino al giorno prima. Nella notte precedente, infatti con l'ausilio di speciali motoscope, e di una sorte di emulsione con cui è stato cosparso l'intero tracciato, la sabbia è stata completamente rimossa anche fuori dalla traiettoria ideale. Forse, anche per questo motivo, è stato possibile, per alcuni estremizzare l'assetto della propria vettura. Specificamente il riferimento va alla Red Bull, che soprattutto nell'ultima sessione di prove libere, è riuscita a rifinire l'assetto della RB16B. In FP3, infatti, era stata lampante sin dalle immagini dei primi giri la scelta di assetto operata da Adrian Newey, con una riduzione massima dell'altezza da terra dell'avantreno per avvicinare al suolo l'ala anteriore incrementando il carico generato dal fondo.

In questo modo l'adozione delle ali caratterizzate dal profilo più scarico tra quelli disponibili, per ridurre la resistenza all'avanzamento non pregiudicava l'equilibrio della vettura. In realtà, dopo i primi giri, prima della seconda uscita è stata compiuta una minima marcia indietro, costituita da un micrometrico innalzamento dell'avantreno per ridurre il costante strisciamento che i primi giri avevano messo in evidenza. Una ricetta, che in qualifica, sino all'ultima curva dell'ultimo tentativo di Max Verstappen, aveva mostrato quanto l'equilibrio nei rapidi cambi di direzione, e l'efficienza a favore della velocità massima della sua RB16B, costituissero un'alchimia perfetta. La delusione di Verstappen, al termine delle qualifiche era infatti motivata dalla consapevolezza di aver vanificato tutto il potenziale che la sua RB16B aveva mostra-

TEST FLESSIBILITÀ BORDO DI USCITA ALA POSTERIORE

COME NELLA GARA PRECEDENTE SONO PROSEGUITE LE VERIFICHE TECNICHE FIA SULLA FLESSIBILITÀ DEL BORDO DI USCITA DELL'ALA POSTERIORE. I TEST SONO STATI EFFETTUATI CON L'APPLICAZIONE DI UN PESO CON INCREMENTI PROGRESSIVI DI 5KG, SINO AD UN MASSIMO DI 35KG AL BORDO DI USCITA MEDIANTE UNO SPECIFICO ADATTATORE.

DETTAGLIO ASSETTO PICCHIATO E SOSPENSIONE ANTERIORE RB16B

NELLA VISTA DI LATO SI NOTA LA RIDOTTISSIMA ALTEZZA DAL SUOLO DELL'ALA ANTERIORE E DEL FONDO A LIVELLO DEL DIVERGENTE (TEA TRAY). IL SUO STRISCIAMENTO ERA PARSO ECCESSIVO SOPRATTUTTO ALL'INIZIO DELLA FP3, AL PARI DEGLI IMPATTI DEL MARCIAPIEDE DELLE PARATIE LATERALI DELL'ALA ANTERIORE CON I CORDOLI METALLICI. PER QUESTO MOTIVO, COME ILLUSTRATO NEL DETTAGLIO NEL TONDO È STATA, MA SOLO MICROMETRICAMENTE CON L'AGGIUNTA DI SPESSORI SUI PUSH ROD ANTERIORI, (FRECCIA GIALLA IN ALTO) INCREMENTATA LA DISTANZA DAL SUOLO DELL'AVANTRENO. IN PARALLELO ERA STATA SOSTITUITA LA BARRA ANTIROLLIO CON UNA PIÙ RIGIDA (FRECCIA GIALLA IN BASSO).

to sino al momento dell'impatto contro le barriere esterne della curva 27. In quel momento era anche giustificata oltre che tangibile la preoccupazione per il contraccolpo subito dal retrotreno: in caso di danno al cambio infatti, la sua sostituzione avrebbe comportato una penalità di cinque posizioni sulla griglia. Come noto dopo attenta analisi domenica mattina è stato fugato ogni dubbio in merito, consentendo quindi a Verstappen di partire regolarmente in terza posizione. Anche in questa tappa, dopo il Qatar, la FIA ha proseguito nei controlli della flessibilità del bordo di uscita dell'ala posteriore. Di fatto i test sono stati effettuati su tutte le vetture, con pesi applicati con un adattatore sul bordo di uscita del profilo, con incrementi progressivi di 5Kg sino ad un massimo di 35Kg. Tutte le vetture sono risultate in regola, ma i test proseguiranno anche ad Abu Dhabi, con lo scopo di fungere da deterrente non solo di eventuali comportamenti fraudolenti, ma soprattutto delle polemiche che sono divampate nelle gare precedenti, specificamente da parte della Red Bull nei confronti della Mercedes.
La Federazione, sin dalla gara di Losail aveva deciso di porre una fine alla questione senza di fatto emanare una nuova direttiva tecnica ai team. In realtà è corretto aggiungere che accanto al test di flessibilità del bordo di uscita dell'ala posteriore, sono proseguiti e ad onor del vero intensificate le verifiche del rispetto delle misure massime dello slot tra profilo principale e flap che avevano portato alla squalifica della Mercedes di Hamilton in Brasile dopo la sprint qualifying.

Ocon sfiora l'impresa

PER UN SOFFIO, 102 MILLESIMI, ESTEBAN HA PERSO IL TERZO POSTO INFILATO DA BOTTAS. UN PUGNO SUL VOLANTE E UN URLO DI RABBIA, MA LA SUA PRESTAZIONE È STATA SUPER

di **Massimo Costa**

Una gara mozzafiato come quella di Jeddah non poteva farsi mancare anche la volata per la terza posizione. Per un soffio, 102 millesimi, Esteban Ocon ha perso il terzo gradino del podio per il quale aveva a lungo combattuto con grande caparbietà, fregato dalla maggior potenza della power unit Mercedes sulla retta finale mentre sventolava la bandiera a scacchi. Un pugno sul volante, un urlo di rabbia. Ocon ha faticato a digerire la sua sconfitta personale. E tanta tristezza è piombata nel box della Alpine che stava per festeggiare il secondo terzo posto consecutivo dopo quello di Fernando Alonso a Losail e invece Senza dubbio, Ocon è il maestro nello sfruttare al meglio le situazioni strane che si vengono a creare quando escono le bandiere rosse. A Budapest, aveva giocato benissimo le sue carte, in concerto con la squadra, cogliendo una inattesa quanto storica vittoria. E nella stessa maniera, Ocon a Jeddah ha disegnato una gara perfetta quando gli ha detto bene dopo non essersi fermato ai box per il cambio gomme in occasione della iniziale safety-car a cui è seguita la rossa. Lo spilungone francese è rientrato in corsia box in quarta posizione senza colpo ferire, da settimo che era prima dell'incidente di Mick Schumacher. Poi, se l'è giocata da vero campione alla seconda partenza. Dalla quarta piazzola, ha visto con la coda dell'occhio Valtteri

Bottas, al suo fianco, arrivare a ruote inchiodate alla prima curva e davanti a sé Max Verstappen e Lewis Hamilton sono finiti in via di fuga. E lesto come una volpe, Ocon li ha infilati entrambi prendendosi la prima posizione in uscita dalla curva 2. Ma è durata poco, perché è subito stata esposta la seconda rossa per l'incidente di Sergio Perez (che ha chiuso Charles Leclerc finendo in testacoda dopo il contatto) e il tamponamento di Nikita Mazepin a George Russell, che aveva frenato per evitare a sua volta di urtare il compagno Nicholas Latifi. Alla terza partenza, Ocon è scattato quindi dalla pole, ma dopo poche centinaia di metri è stato risucchiato dalle due belve Verstappen e Hamilton, col quale ha anche avuto un contatto, per fortuna innocuo per entrambi. Lasciati andare i due contendenti al titolo mondiale, Esteban si è concentrato sul come mantenere fino al traguardo il terzo posto, cosa fattibile considerando le gomme dure montate. Guidando alla perfezione, non ha mai permesso alla McLaren di Daniel Ricciardo di tentare l'attacco, tenendolo a 2 secondi e oltre. Ma le cose sono cambiate quando negli ultimi giri, Bottas liberatosi dell'australiano è piombato su di lui. Ocon riusciva a respingere la certo più competitiva Mercedes nella parte veloce, sporcando l'aria al finlandese. Ma proprio in uscita dell'ultima curva dell'ultimo giro, Bottas si è inventato qualcosa per mantenersi vicinissimo alla Alpine e sulla retta finale, di slancio e col DRS aperto lo ha battuto togliendo a Esteban il terzo gradino del podio. Che peccato. Ma questo non toglie la bella prova messa sul piatto senza dimenticare che in qualifica era riuscito a centrare la Q3 e la nona posizione in griglia di partenza. Un weekend veramente eccellente quello di Ocon, che con i 12 punti conquistati, pur rimanendo 11esimo in campionato, balza a sole 5 lunghezze dal compagno Fernando Alonso, 72 a 77. E lo spagnolo? Malino in qualifica, solo 13esimo, il due volte campione del mondo non è stato fortunato al primo pit-stop per via della bandiera rossa. Era risalito decimo e si è ritrovato suo malgrado 15esimo. Dopo è stato tutto complicato e in più è anche finito in testacoda, fortunato a evitare l'impatto contro le barriere. Al traguardo ha concluso 13esimo, tanto lontano da Ocon e soprattutto dalla magica gara disputata a Losail che lo aveva portato sul podio. Avrà tempo di rifarsi a Yas Marina. Per l'Alpine invece, l'avvio del finale di stagione in terra araba sta portando molto bene: 25 punti in Qatar, 12 a Jeddah, sono serviti per compiere lo scatto e l'allungo decisivo nei confronti dell'Alpha Tauri per la conquista ormai certa della quinta posizione nella classifica costruttori. Nel primo anno in cui è stato deciso di mettere a riposo il marchio Renault per lanciare nel mondo quello Alpine, un risultato decisamente positivo per il presidente Luca De Meo che tanto crede nella F1 e tanto ha spinto per questo cambio di nome. La quinta piazza è stata quindi confermata essendo già stata conquistata nel 2020 (con 189 punti su 21 gare) e 2019 (91 punti su 21 corse), ma nel 2018 si era fatto meglio con la quarta posizione e 122 punti in 21 Gran Premi. Oggi dopo 21 gare la Alpine ha segnato 149 punti e una vittoria, bottino che può soddisfare i vertici del gruppo automobilistico francese. Il telaio della A521 è parso soddisfacente, rimane sempre da migliorare la power unit, storico punto debole della Renault. Se si compiranno progressi in questo settore e si farà un ulteriore passo in avanti dal punto di vista telaistico, si può anche sognare in grande. E con due piloti come Alonso, completamente rigenerato nonostante l'età, e Ocon, tutto può sembrare ampiamente possibile. ●

SEMPRE AD ALTA QUOTA

Solo all'ultimo giro sul rettilineo d'arrivo Ocon ha perso la possibilità di agguantare il terzo posto dopo un Gp condotto sempre ad alta quota

Ricciardo sorriso McLaren

LA TERZA PIAZZA NEL MONDIALE COSTRUTTORI SEMPRE PIÙ LONTANA. E DANIEL È QUELLO CHE A JEDDAH TIENE SU TUTTA LA BARACCA

di **Massimo Costa**

Tre gare senza aver conseguito punti cominciavano a pesare tantissimo sulle spalle robuste di Daniel Ricciardo. Ma anche a Jeddah le cose sembravano mettersi male per l'australiano, fuori dal Q3 invece centrato dal compagno di squadra Lando Norris. Ma ecco che in gara, una volta tanto, gli ha detto bene. Ricciardo è stato tra coloro che alla chiamata della prima safety-car, a cui poi è seguita la prima bandiera rossa, non è stato invitato ai box per cambiare le gomme. Al contrario, il pit-stop lo aveva fatto Norris. Ricciardo quando ancora Mick Schumacher non si era schiantato contro le barriere, occupava la nona posizione dopo aver superato Antonio Giovinazzi e Yuki Tsunoda, mentre l'inglese era sesto dopo essersi qualificato in quarta fila con il settimo tempo. La bandiera rossa ha cambiato le carte in tavola in casa McLaren con Ricciardo che senza colpo ferire è andato a occupare la quarta posizione e Norris precipitato in ultima posizione. Alla terza partenza (dopo la seconda si è verificata un'altra rossa per il doppio incidente tra Charles Leclerc e Sergio Perez e il tamponamento di Nikita Mazepin a George Russell), l'australiano ha tenuto bene il passo rimanendo per diversi giri davanti alla Mercedes di Valtteri Bottas fino ai giri finali. Dopo di che, una volta che il finlandese lo ha passato, si è concentrato su Pierre Gasly che è riuscito a contenere fino alla bandiera a scacchi. Norris invece, con caparbietà è risalito forte fino alla decima posizione, non senza rammarico. Per la McLaren, un risultato che ha fatto tornare il sorriso a Zak Brown ed Andreas Seidl in quanto hanno incassato 11 punti (nelle ultime tre corse ne avevano totalizzato appena 4), ma la Ferrari ne ha presi 10 di punti e quindi le cose di fatto non sono cambiate per la classifica costruttori. Il team italiano rimane ben saldo al terzo posto ora con 307,5 punti mentre la McLaren è quarta con 269. Una differenza di 38.5 punti che è praticamente impossibile per il team inglese riuscire a colmare nella sola gara di Yas Marina di questo fine settimana. Servirebbe una doppietta, prima e seconda posizione, come accaduto a Monza, per acchiappare 43 punti sperando poi che la Ferrari abbia un weekend disastroso. Non resta che consolarsi quindi per il bel piazzamento di Ricciardo, quinto come ad Austin e Silverstone ed ora ottavo nella classifica generale. Rabbia invece, per Norris che nelle ultime quattro corse ha concluso tre volte decimo e una volta nono. Troppo poco per i suoi gusti e a questo si aggiunge la beffa di essere stato superato in campionato da Leclerc, salito a 158 punti contro i suoi 154 che valgono la sesta piazza. E dovrà pure guardarsi da Carlos Sainz, a soli 4,5 punti da lui. Fallito l'obiettivo di poter trascorrere l'inverno con la pancia piena del terzo posto nella classifica costruttori, la McLaren si è oramai pienamente concentrata sulla vettura del 2022 e soprattutto sulla consapevolezza che la stabilità raggiunta anche per quanto riguarda i piloti, non potrà che portare serenità. ●

DANIEL CHIUDE 5°
La corsa di Daniel Ricciardo in Arabia Saudita si è chiusa con la conquista del quinto posto

Sempre al top

Gasly formidabile

PIERRE HA PORTATO L'ALPHA TAURI IN ZONA PUNTI PER 14 VOLTE SU 21 GRAN PREMI FINORA DISPUTATI. UN'ALTRA STAGIONE DA APPLAUSI

di **Massimo Costa**

L'inizio del weekend sull'inedito tracciato cittadino di Jeddah era stato a dir poco da sballo per l'Alpha Tauri. Pierre Gasly nei tre turni di prove libere è sempre stato nella top 5: quarto, terzo e quinto, tenendo un passo formidabile. E anche Yuki Tsunoda dopo un avvio stentato nella prima sessione, ha piazzato una ottava e una quarta posizione. Poi, nella qualifica, Gasly ha avuto un leggero calo ottenendo il sesto tempo mentre il giapponese ha potuto festeggiare l'ingresso in Q3 per la seconda volta consecutiva dopo Losail, e nuovamente da ottavo. La gara è stata perfetta per il pilota francese. Anche se non ha cambiato le gomme appena uscita la prima safety-car, seguita dalla prima bandiera rossa, ha guadagnato un paio di posizioni passando da ottavo a sesto. E lì è rimasto praticamente per tutti i rimanenti giri del Gran Premio tenendosi dietro le due Ferrari. Non male proprio. Una corsa solida, una delle tante che Gasly ha saputo offrire questa stagione. Basti pensare che ha portato se stesso e l'Alpha Tauri in zona punti per 14 volte su 21 gare disputate, tra queste spicca il terzo posto di Baku cui vanno aggiunte le due volte in cui ha terminato quarto, a Zandvoort e Città del Messico. Una volta di più, il francese ha fatto sapere che il suo obiettivo prossimo futuro è quello di tornare in Red Bull, la squadra che lo aveva voluto dopo la sua prima esperienza in Toro Rosso nella stagione 2019, salvo poi rimandarlo a Faenza nell'agosto dello stesso anno. Chissà se si sono mai rimangiati tale decisione, ma pare di no perché anziché promuoverlo nuovamente alla fine del 2020 dopo una bella stagione che lo aveva visto addirittura vincitore a Monza, gli è stato preferito Sergio Perez. Ma Gasly non ha fretta. Dopo aver pensato di uscire dal gruppo Red Bull per tentare nuove strade come già aveva fatto l'ex Toro Rosso Carlos Sainz, in particolare puntava alla Alpine, non trovando spazio ha fatto marcia indietro. Dovrà pazientare ancora e chissà se nel 2023, considerando che Perez è stato confermato per il 2022, finalmente potrà tornare a Milton Keynes. Per quanto riguarda Tsunoda invece, il suo primo giro è stato pessimo e anche il suo tentativo di rimonta perché si è urtato con Sebastian Vettel alla prima curva, una manovra eccessiva che ha anche portato una penalità. Il piccolo giapponese ha riconosciuto di avere esagerato e si è scusato con il tedesco della Aston Martin. Alla bandiera a scacchi è risultato soltanto 14esimo, le speranze erano ben diverse. Ma Tsunoda può stare tranquillo, la squadra lo ha adottato e confermato per il 2022 quindi avrà ancora tutto il tempo per crescere nella dovuta maniera. Rimane il dispiacere per la quinta posizione persa nella classifica costruttori: il colpo grosso messo a segno dall'Alpine in Qatar ha fregato la squadra di Faenza che si trova a 29 lunghezze di distacco senza alcuna possibilità di recuperare tale divario. ●

ABBONATO ALLA ZONA PUNTI
Un altro Gp tutto sostanza per Pierre Gasly che ha chiuso al sesto posto in Arabia Saudita

Giovinazzi punti d'orgoglio

UNA QUALIFICA SENSAZIONALE E UNA NONA PIAZZA TUTTA SOSTANZA PER ANTONIO CHE DOMENICA PROSSIMA CORRE IL SUO ULTIMO GP IN F.1 CON LA SAUBER

di **Matteo Novembrini**

Se voleva trovare un modo per farsi rimpiangere, forse Antonio Giovinazzi ha trovato a Jeddah la via per farlo. Una qualifica eccezionale, una gara perfetta ed i 2 punti del 9° posto, valido come miglior risultato personale per la stagione 2021, un piazzamento che però non rispecchia fino in fondo i contenuti della sua domenica: nessun errore, ritmo elevato e tanto, tanto cervello.

Via vecchia e via nuova

In una corsa da testa e piede, cioè una di quelle in cui il manico riesce ad uscire più di altre, Antonio Giovinazzi ha fatto vedere di che cosa sarebbe stato capace con un po' di tranquillità in più intorno a lui. E se è vero che chi lascia la via vecchia per la nuova sa quello che perde ma non sa quello che trova, forse qualche dubbio sarà venuto in casa Alfa Romeo-Sauber. Questo senza mancare minimamente di rispetto a Guanyu Zhou, che divenendo il primo cinese a correre in Formula Uno, a suo modo ha già fatto la storia. Ma vedere un pilota come Giovinazzi che si appresta a vivere la sua ultima settimana da pilota di F.1 dopo una prestazione così dispiace, dispiace e fa male perché a Jeddah il numero 99 ha messo in scena una delle sue gare, possiamo dirlo, migliori della carriera. Merito di una pista dalle tante incognite e dai numerosi pericoli ma sulla quale il pilota di Martina Franca ha saputo esaltarsi, rispolverando quel vecchio feeling che ha sempre avuto con i circuiti cittadini. Lui che a Baku è sempre andato forte, anche in Arabia Saudita, sul circuito cittadino più veloce del mondiale, ha saputo trovare la confidenza e la sicurezza nello sfiorare i muretti e portare al limite una vettura, la C41, che sul Mar Rosso ha offerto prestazioni migliori rispetto alla media stagionale.

Finalmente un pizzico di fortuna

Una delle debolezze più grandi di Antonio, in queste tre stagioni con la scuderia di Hinwil, è stata quella di non riuscire a convertire il risultato del sabato in quello della domenica, per via di un potenziale in gara quasi mai all'altezza di quello della qualifica. Sfortuna, errori tattici, incidenti, sbavature e talvolta la difficoltà di essere sempre completamente costante nei tempi sono state, quando una quando l'altra, le motivazioni per cui il pugliese in tre anni ha raccolto solamente 21 punti, gli ultimi 2 proprio a Jeddah, in coda ad una carriera nel

Circus al tramonto. Eppure stavolta Giovi era stato impeccabile anche in gara, dopo una qualifica che gli aveva regalato una Q3 che gli mancava da Monza, anche se allora eravamo in presenza di un weekend con la Sprint Qualifying. Dopo le qualifiche aveva detto di augurarsi «*un po' della fortuna che ci è sfuggita per tutta la stagione, per portare a casa un buon risultato*». Fortuna o meno, di sicuro Antonio ha avuto quella corsa pazza che lo ha aiutato nei confronti di vetture più veloci, con buona parte del risultato dovuto alla sua bravura nel tenersi fuori dai guai e lontano dai muretti in una domenica in era facile incappare negli ultimi o negli altri. Quel pizzico di fortuna comunque c'è stato al momento della prima bandiera rossa, una decisione da parte dei commissari che ha sorpreso ma che ha dato una grossa mano ad Antonio, uno dei piloti che non si erano fermato ai box non appena messa in pista la safety car per l'incidente di Schumacher. Con il senno di poi è stata una decisione felice ed utile per guadagnare qualche posizione, dal momento che altri davanti a lui avevano preferito fermarsi subito a cambiare le gomme. Da lì in poi, Giovi ha pensato soprattutto a non sbagliare, pur mantenendo un ottimo passo con le gomme a mescola dura montate sulla sua C41. E mentre a Jeddah succedeva un po' di tutto, Antonio è filato dritto fino alla bandiera a scacchi, senza la possibilità di prendere le due Ferrari davanti a lui ma capace di tenersi dietro la McLaren di Lando Norris.

UN WEEK END SOTTO AI RIFLETTORI
Un week end sotto ai riflettori per Giovinazzi in Arabia Saudita. Il pilota pugliese ha colto la nona piazza portando due punti in casa Alfa Racing

Un bel modo di salutare

È un 9° posto che non cambia la sostanza delle cose, che non impedisce all'Alfa Romeo-Sauber di chiudere al 9° posto tra i Costruttori (ci vorrebbe un miracolo ad Abu Dhabi per strappare l'ottava piazza tra le squadre alla Williams, davanti di dieci lunghezze) e che non servirà ad Antonio Giovinazzi per salvare un sedile ormai già assegnato. Ma si tratta di un piazzamento tuttavia importantissimo per l'orgoglio, per chiudere con un sorriso un percorso nonostante tutto indimenticabile, formativo e, per quanto amaro nell'epilogo, dolce per i ricordi che porterà quando un giorno Antonio ripenserà alla sua carriera, nella consapevolezza di aver lasciato comunque un segno. Ed ora, biglietto aereo per Abu Dhabi: vietato avere rimpianti, l'imperativo è godersela fino all'ultimo metro dell'ultimo giro. ●

Red Bull, prove da motorista versatile

L'ALLESTIMENTO DELLA DIVISIONE POWERTRAINS È IN FASE DI COMPLETAMENTO. ANDIAMO A SCOPRIRE COME

di **Alessandro Gargantini**

La Red Bull sta definendo in maniera sempre più completa i piani per diventare motorista. L'allestimento della divisione Powertrains è in fase di completamento. Le strategie prevedono di lavorare in autonomia ma anche lasciare spazio alla sempre più chiacchierata partnership con la Porsche in chiave 2026. Intanto, sembra che la Honda si sia pentita del passo indietro.

La Red Bull guarda avanti e, in ottica futura si trasforma definendo in modo sempre più strutturato la sua nuova identità di motorista. Ogni aspetto del programma di allestimento della nuova divisione adibita alla realizzazione dei motori è in fase di completamento. In linea con i tempi scanditi nella roadmap stilata a Milton Keynes, settimana dopo settima la Red Bull sta completando e rafforzando i suoi organici e le sue strutture. Secondo quanto Cristian Horner ha fatto trapelare a Jeddah, il nuovo reparto dedicato alle power-unit della squadra inglese è già arrivato a cento settanta risorse.

I PIANI D'AZIONE
La Red Bull inizia a costruire il suo futuro e sta definendo i piani per diventare motorista

La Red Bull Powertrains avrà una struttura flessibile, in grado di lavorare in autonomia, ma anche in partnership con un costruttore come la Porsche, ripetutamente accostata al team che schiera Max Verstappen. «*Possiamo fare tutto da soli o collaborare con un produttore*», ha spiegato il capo squadra Christian Horner a Jeddah. I piani della Red Bull prevedono che il motore a combustione sarà integralmente costruito a Milton Keynes, dove si vorrebbero anche ampliare le competenze in tema di turbocompressori e batterie. Quello potrebbe essere in futuro un ambito nel quale ricevere supporto dalla Porsche, secondo i piani dell'energy drink austriaco.

Porte aperte alla Porsche

La Red Bull ha tempo fino al 2026 per allestire la propria unità, ma i lavori dovrebbero iniziare a metà dell'anno prossimo, quando le nuove regole saranno definite fino all'ultimo dettaglio, in modo da poter avviare lo sviluppo del motore, dell'MGU-K, della batteria e dell'elettronica. Nella seconda parte del 2022 scadranno anche i periodi di gardening di alcuni tecnici provenienti da altre squadre che in futuro lavoreranno a Milton Keynes. La squadra inglese punta ad essere classificata come nuovo motorista e ottenere un limite di costi più alto e ore extra di test al banco prove. Mercedes, Ferrari e Renault hanno già annunciato che non accetteranno che Porsche e Red Bull (si parla di due costruttori) lavorino in parallelo e poi uniscano le forze, perché si violerebbero i limiti previsti di costi e ore prove.

Honda si rammarica dell'uscita?

Dei centosettanta dipendenti della divisione Powertrains, ben quarantacinque arrivano dalla Mercedes. A Milton Keynes non hanno solo l'obiettivo di crearsi delle forze interne, ma anche di indebolire i diretti rivali di Brixworth soffiandogli alcune risorse chiave. Per quel che concerne gli accordi con la Honda, la Red Bull non ha acquistato la proprietà intellettuale giapponese, ma il diritto di utilizzarla. Non è stato ancora deciso se questo accordo rimarrà così fino al 2025, dato che contratti con la Honda vengono rivisti anno dopo anno. Dal momento che i motori sono ancora in costruzione nel centro di sviluppo Sakura di Honda, la Casa di Wako, seppur sia uscita dalla Formula Uno, avrebbe comunque interesse a garantire che i suoi prodotti siano affidabili e performanti. Non sono poche le voci che indicano che la Honda già si rammarica dell'uscita e voglia restare ancorata al circus grazie il servizio svolto per la Red Bull. Le nuove regole interessano infatti alla Honda. E, con un limite di budget e restrizioni al banco di prova, la sensazione è che la Formula Uno diventi sempre più profittevole per chi si sa organizzare in maniera efficace. ●

1m 18s 887d

Giro record

Lewis Hamilton al GP d'Italia a Monza 2020

126,62 km/h

Media oraria più alta

Rally Finlandia 2016

18 anni 228 giorni

Il pilota più giovane a vincere un GP di F1

Max Verstappen

I NOSTRI VINCITORI HANNO FATTO TEMPI
E IMPRESE CHE RIMARRANO NEL TEMPO.

18 dicembre 2021

Segui la diretta dei Caschi d'Oro su autosprint.it

Sponsored by

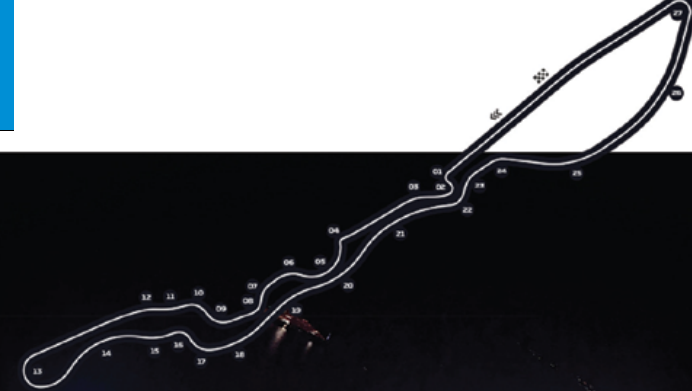
Media partner

Gp dell'Arabia Saudita
Il tabellone

PIT STOP

	GIRO	TEMPO
Stroll	9°	27"165
Russell	9°	20"519
Hamilton	10°	20"580
Bottas	10°	21"668
Leclerc	10°	20"531
Pérez	10°	20"710
Norris	10°	20"973
Alonso	10°	20"405
Latifi	10°	24"220
Verst.	13°	16'36"375
Hamilton	13°	16'35"856
Bottas	13°	16'35"942
Ocon	13°	16'37"126
Ricciardo	13°	16'37"029
Leclerc	13°	16'39"485
Gasly	13°	16'41"775
Pérez	13°	16'42"619
Sainz Jr.	13°	16'44"618
Giovinazzi	13°	16'44"917
Tsunoda	13°	16'46"407
Raikkonen	13°	16'48"569
Vettel	13°	16'52"304
Norris	13°	16'57"303
Alonso	13°	16'59"850
Mazepin	13°	16'59"226
Russell	13°	17'01"615
Stroll	13°	17'00"939
Latifi	13°	16'57"257
Verst.	15°	18'07"591
Ocon	15°	18'08"290
Hamilton	15°	18'06"674
Ricciardo	15°	18'07"296
Bottas	15°	18'09"473
Gasly	15°	18'12"287
Leclerc	15°	18'15"192
Giovinazzi	15°	18'14"749
Sainz Jr.	15°	18'17"194
Vettel	15°	18'18"749
Raikkonen	15°	18'19"282
Tsunoda	15°	18'20"644
Alonso	15°	18'21"826
Stroll	15°	18'22"979
Latifi	15°	18'27"052
Norris	15°	18'36"576
Tsunoda	23°	27"874
Raikkonen	26°	34"489
Alonso	44°	21"097

NOTA: la sequenza tiene conto del doppiaggio. DT = Drive Through, SG = Stop & Go

ARABIA SAUDITA
21ª gara del mondiale F.1 | 5 dicembre 2021 | Jeddah Corniche Circuit (6,174 km) | Distanza: 308,450 km | Giri: 50 | Condizioni atmosferiche: sereno in prova e in gara

COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W12 E Performance - Mercedes F1 M12 E Perf.	50	2.06'15"118	146,587	1'30"734	47
2°	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB16B - Honda RA621H	50	a 21"825 (ac)	146,359	1'31"488	35
3°	V.Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W12 E Performance - Mercedes F1 M12 E Perf.	50	a 27"531	146,056	1'31"408	47
4°	E.Ocon (Francia)	Alpine A521 - Renault E-Tech 20B	50	a 27"633	146,055	1'31"797	47
5°	D.Ricciardo (Australia)	McLaren MCL35M - Mercedes F1 M12 E Performance	50	a 40"121	145,815	1'32"716	43
6°	P.Gasly (Francia)	AlphaTauri AT02 - Honda RA621H	50	a 41"613	145,786	1'32"297	46
7°	C.Leclerc (Monaco)	Ferrari SF21 - Ferrari 065/6	50	a 44"475	145,732	1'31"601	46
8°	C.Sainz Jr. (Spagna)	Ferrari SF21 - Ferrari 065/6	50	a 46"606	145,691	1'31"851	37
9°	A.Giovinazzi (Italia)	Alfa Romeo C41 - Ferrari 065/6	50	a 58"505	145,464	1'32"865	37
10°	L.Norris (Gran Bretagna)	McLaren MCL35M - Mercedes F1 M12 E Performance	50	a 1'01"358	145,410	1'31"914	49
11°	L.Stroll (Canada)	Aston Martin AMR21 - Mercedes F1 M12 E Performance	50	a 1'17"212	145,108	1'32"804	45
12°	N.Latifi (Canada)	Williams FW43B - Mercedes F1 M12 E Performance	50	a 1'23"249	144,994	1'32"751	49
13°	F.Alonso (Spagna)	Alpine A521 - Renault E-Tech 20B	49	a 1 giro	143,207	1'31"633	46
14°	Y.Tsunoda (Giappone)	AlphaTauri AT02 - Honda RA621H	49	a 1 giro (b)	143,119	1'32"506	44
15°	K.Raikkonen (Finlandia)	Alfa Romeo C41 - Ferrari 065/6	49	a 1 giro	142,929	1'32"778	45
NON CLASSIFICATI							
	S.Vettel (Germania)	Aston Martin AMR21 - Mercedes F1 M12 E Performance	44	Incidente	137,231	1'34"030	41
	S.Pérez (Messico)	Red Bull RB16B - Honda RA621H	14	Incidente	114,812	1'34"138	9
	N.Mazepin (Russia)	Haas VF-21 - Ferrari 065/6	14	Incidente	113,857	1'37"043	7
	G.Russell (Gran Bretagna)	Williams FW43B - Mercedes F1 M12 E Performance	14	Incidente	113,708	1'36"130	7
	M.Schumacher (Germania)	Haas VF-21 - Ferrari 065/6	8	Uscita di pista	224,408	1'36"043	8

Le linee tratteggiate che terminano con il pallino indicano un ritiro, mentre le linee continue che terminano con la freccia indicano i piloti giunti al traguardo.

L'ALTALENA DELLA GARA

G 1 5 10 15 20 25 30 35 40 45 50

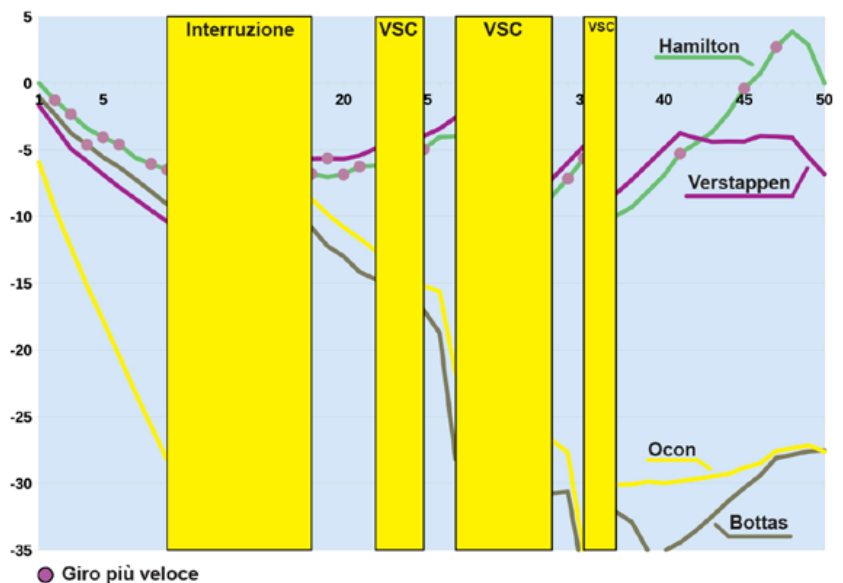
G	Pilota
1	Hamilton
2	Bottas
3	Verstappen
4	Leclerc
5	Pérez
6	Gasly
7	Norris
8	Tsunoda
9	Ocon
10	Giovinazzi
11	Ricciardo
12	Räikkönen
13	Alonso
14	Russell
15	Sainz Jr.
16	Latifi
17	Vettel
18	Stroll
19	Schumacher
20	Mazepin

50	Pilota
1	Hamilton
2	Verstappen
3	Bottas
4	Ocon
5	Ricciardo
6	Gasly
7	Leclerc
8	Sainz Jr.
9	Giovinazzi
10	Norris
11	Stroll
12	Latifi
13	Alonso
14	Tsunoda
15	Räikkönen

VELOCITÀ ALL'ULTIMA CURVA
200 METRI PRIMA DELLA CURVA 27

QUALIFICHE	
Raikkonen	326,4
Hamilton	326,3
Giovinazzi	326,3
Leclerc	326,1
Verstappen	325,5
Mazepin	325,0
Bottas	324,0
Ocon	323,7
Norris	323,3
Schumacher	323,1
Sainz Jr.	322,4
Alonso	322,4
Pérez	322,3
Gasly	321,1
Ricciardo	320,8
Vettel	320,5
Tsunoda	318,7
Russell	316,6
Stroll	315,6
Latifi	315,0

GRAN PREMIO	
Raikkonen	336,6
Bottas	336,2
Sainz Jr.	336,0
Alonso	333,4
Hamilton	333,3
Leclerc	331,8
Pérez	331,7
Vettel	328,4
Giovinazzi	327,9
Schumacher	327,0
Tsunoda	326,9
Norris	326,7
Latifi	325,7
Ricciardo	323,5
Verstappen	320,9
Stroll	316,6
Mazepin	315,7
Russell	314,9
Gasly	310,8
Ocon	307,4

I DISTACCHI

Questo grafico rappresenta l'evoluzione dei tempi sul giro dei piloti in gara. Il riferimento è un pilota virtuale i cui tempi sul giro sono costanti e uguali al tempo sul giro medio del vincitore del Gran Premio. La linea per questo pilota coincide con l'asse delle 'x'. La rappresentazione verticale visualizza il distacco dal pilota virtuale al termine di ogni giro e questo permette una chiara visualizzazione del ritmo di ciascun pilota e dei reali distacchi in pista.

Gp dell'Arabia Saudita
Il tabellone

RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA
Nuovo circuito
L.Hamilton (Mercedes F1 W12 E Performance)
1'27"511 media 253,984 km/h

SUL GIRO IN GARA
Nuovo circuito
L.Hamilton (Mercedes F1 W12 E Performance)
1'30"734 media 244,962 km/h

SULLA DISTANZA
Nuovo circuito
L.Hamilton (Mercedes F1 W12 E Performance)
2:06'15"118 media 146,587 km/h

NOTE
a) Esce dalla pista traendo vantaggio: 5" di penalità.
b) Causa un incidente: 5" di penalità.
c) Penalità di 10" per aver causato un incidente.

GIRI IN TESTA

Hamilton	1°-10°
Verstappen	11°-15°
Ocon	16°-16°
Verstappen	17°-42°
Hamilton	43°-50°

PROVE LIBERE

VENERDÌ 3 DICEMBRE

		1ª SESSIONE	2ª SESSIONE
1°	Hamilton	1'29"786	1'29"018
2°	Bottas	1'30"009	1'29"079
3°	Gasly	1'30"263	1'29"099
4°	Verstappen	1'29"842	1'29"213
5°	Alonso	1'30"842	1'29"441
6°	Ocon	1'31"023	1'29"555
7°	Sainz Jr.	1'30"564	1'29"589
8°	Tsunoda	1'31"099	1'29"597
9°	Pérez	1'30"960	1'29"768
10°	Leclerc	1'30"600	1'29"772
11°	Ricciardo	1'30"608	1'29"968
12°	Norris	1'31"029	1'30"004
13°	Giovinazzi	1'30"318	1'30"110
14°	Raikkonen	1'31"296	1'30"276
15°	Stroll	1'31"044	1'30"442
16°	Vettel	1'30"886	1'30"502
17°	Russell	1'31"343	1'30"506
18°	Schumacher	1'31"525	1'30"652
19°	Latifi	1'31"821	1'31"039
20°	Mazepin	1'33"464	1'31"629

SABATO 4 DICEMBRE

		3ª SESSIONE
1°	Verstappen	1'28"100
2°	Hamilton	1'28"314
3°	Pérez	1'28"629
4°	Tsunoda	1'28"641
5°	Gasly	1'28"715
6°	Bottas	1'29"019
7°	Leclerc	1'29"101
8°	Sainz Jr.	1'29"149
9°	Ocon	1'29"177
10°	Norris	1'29"300
11°	Alonso	1'29"418
12°	Giovinazzi	1'29"590
13°	Raikkonen	1'29"689
14°	Ricciardo	1'29"717
15°	Stroll	1'30"030
16°	Russell	1'30"034
17°	Vettel	1'30"296
18°	Latifi	1'30"366
19°	Schumacher	1'30"933
20°	Mazepin	1'30"979

QUALIFICHE

SABATO 4 DICEMBRE			QUALIFICHE 1ª	2ª	3ª	SETTORI 1ª	2ª	3ª
1°	Hamilton	Mercedes F1 W12 E Performance	1'28"466	1'27"712	1'27"511	32"007	27"953	27"519
2°	Bottas	Mercedes F1 W12 E Performance	1'28"057	1'28"054	1'27"622	31"998	28"001	27"623
3°	Verstappen	Red Bull RB16B	1'28"285	1'27"953	1'27"653	31"900	27"848	27"623
4°	Leclerc	Ferrari SF21	1'28"310	1'28"459	1'28"054	32"048	28"243	27"697
5°	Pérez	Red Bull RB16B	1'28"021	1'27"946	1'28"123	31"921	28"098	27"781
6°	Gasly	AlphaTauri AT02	1'28"401	1'28"314	1'28"125	32"112	28"202	27"803
7°	Norris	McLaren MCL35M	1'28"338	1'28"344	1'28"180	32"072	28"263	27"795
8°	Tsunoda	AlphaTauri AT02	1'28"503	1'28"222	1'28"442	32"058	28"299	27"865
9°	Ocon	Alpine A521	1'28"752	1'28"574	1'28"647	32"246	28"340	27"960
10°	Giovinazzi	Alfa Romeo C41	1'28"899	1'28"616	1'28"754	32"215	28"385	27"910
11°	Ricciardo	McLaren MCL35M	1'28"216	1'28"668		32"186	28"219	27"811
12°	Raikkonen	Alfa Romeo C41	1'28"856	1'28"885		32"416	28"433	27"928
13°	Alonso	Alpine A521	1'28"944	1'28"920		32"424	28"384	28"016
14°	Russell	Williams FW43B	1'28"926	1'29"054		32"297	28"457	28"045
15°	Sainz Jr.	Ferrari SF21	1'28"237	1'53"652		32"114	28"317	27"806
16°	Latifi	Williams FW43B	1'29"177			32"573	28"478	28"126
17°	Vettel	Aston Martin AMR21	1'29"198			32"635	28"432	28"023
18°	Stroll	Aston Martin AMR21	1'29"368			32"467	28"734	28"167
19°	Schumacher	Haas VF-21	1'29"464			32"531	28"693	28"240
20°	Mazepin	Haas VF-21	1'30"473			33"334	28"799	28"340

NOTA: i tempi per settore si riferiscono all'intera sessione di qualifica che è divisa, ad eliminazione, in tre tempi distinti. Per la griglia vale solo il tempo dell'ultima sessione affrontata, ma i 10 piloti ammessi alla 3ª qualifica rientrano di diritto nelle prime 10 posizioni, salvo penalizzazioni.

GRIGLIA DI PARTENZA

Fila		
1ª FILA	77 Bottas Mercedes 1'27"622	44 Hamilton Mercedes 1'27"511
2ª FILA	16 Leclerc Ferrari 1'28"054	33 Verstappen Red Bull 1'27"653
3ª FILA	10 Gasly AlphaTauri 1'28"125	11 Perez Red Bull 1'28"123
4ª FILA	22 Tsunoda AlphaTauri 1'28"442	4 Norris McLaren 1'28"180
5ª FILA	99 Giovinazzi Alfa Romeo 1'28"754	31 Ocon Alpine 1'28"647
6ª FILA	7 Raikkonen Alfa Romeo 1'28"885	3 Ricciardo McLaren 1'28"668
7ª FILA	63 Russell Williams 1'29"054	14 Alonso Alpine 1'28"920
8ª FILA	6 Latifi Williams 1'29"177	55 Sainz Ferrari 1'53"652
9ª FILA	18 Stroll Aston Martin 1'29"368	5 Vettel Aston Martin 1'29"198
10ª FILA	9 Mazepin Haas 1'30"473	47 Schumacher Haas 1'29"464

MONDIALE PILOTI

		TOTALE	BAHRAIN 28/3	EMILIA ROM. 18/4	PORTOGALLO 2/5	SPAGNA 9/5	MONACO 23/5	AZERBAIJAN 6/6	FRANCIA 20/6	STIRIA 27/6	AUSTRIA 4/7	G.BRETAGNA 18/7	UNGHERIA 1/8	BELGIO 29/8	OLANDA 5/9	ITALIA 12/9	RUSSIA 26/9	TURCHIA 3/10	USA 24/10	MESSICO 7/11	BRASILE 14/11	QATAR 21/11	ARABIA SAUD. 5/12	ABU DHABI 12/12
1°	M.Verstappen	369.5	18	25	18	19	25	(18°)	26	25	26	3	2	12,5	25	2	18	18	25	25	20	19	18	-
2°	L.Hamilton	369.5	25	19	25	25	7	(15°)	18	19	12	27	18	7.5	19	(i.)	25	10	19	18	25	25	26	-
3°	V.Bottas	218	16	(i.)	16	15	(m.)	(12°)	12	15	18	16	(i.)	(12°)	15	18	10	26	8	(15°)	18	(m.)	15	-
4°	S.Pérez	190	10	(11°)	12	10	12	25	15	12	8	(16°)	(i.)	(19°)	4	10	2	15	15	15	13	12	-	-
5°	C.Leclerc	158	8	12	8	12	(m.)	12	(16°)	6	4	18	(i.)	2	10	12	(15°)	12	12	10	10	4	6	-
6°	L.Norris	154	12	15	10	4	15	10	10	10	15	12	(m.)	(14°)	1	18	7	6	4	1	1	2	1	-
7°	C.Sainz Jr.	149.5	4	10	(11°)	6	18	4	(11°)	8	10	8	15	0.5	6	8	15	4	6	8	9	6	4	-
8°	D.Ricciardo	115	6	8	2	8	(12°)	2	8	(13°)	6	10	(11°)	6	(11°)	27	12	(13°)	10	(12°)	(m.)	(12°)	10	-
9°	P.Gasly	100	(17°)	6	1	1	8	15	6	(i.)	2	(11°)	11	4	12	(m.)	(13°)	8	(m.)	12	6	(11°)	8	-
10°	F.Alonso	77	(m.)	1	4	(17°)	(13°)	8	4	2	1	6	12	(11°)	8	4	8	(16°)	(m.)	2	2	15	(13°)	-
11°	E.Ocon	72	(13°)	2	6	2	2	(m.)	(14°)	(14°)	(i.)	2	25	3	2	1	(14°)	1	-	(13°)	4	10	12	-
12°	S.Vettel	43	(15°)	(15°)	(13°)	(13°)	10	18	2	(12°)	(17°)	-	(s.)	5	(13°)	(12°)	(12°)	(18°)	1	6	(11°)	1	-	-
13°	L.Stroll	34	1	4	(14°)	(11°)	4	(m.)	1	4	(13°)	4	(i.)	(20°)	(12°)	6	(11°)	2	(12°)	(14°)	(m.)	8	(11°)	-
14°	Y.Tsunoda	20	2	(12°)	(15°)	(m.)	(16°)	6	(13°)	1	(12°)	1	8	(15°)	(m.)	(m.)	(17°)	(14°)	2	(i.)	(15°)	(13°)	(14°)	-
15°	G.Russell	16	(14°)	(i.)	(16°)	(14°)	(14°)	(17°)	(12°)	(m.)	(11°)	(12°)	4	9	(17°)	2	1	(15°)	(14°)	(16°)	(13°)	(17°)	-	-
16°	K.Raikkonen	10	(11°)	(13°)	(i.)	(12°)	(11°)	1	(17°)	(11°)	(15°)	(15°)	1	(18°)	(m.)	-	4	(12°)	(13°)	4	(12°)	(14°)	(15°)	-
17°	N.Latifi	7	(18°)	(i.)	(18°)	(16°)	(15°)	(16°)	(18°)	(17°)	(16°)	(14°)	6	1	(16°)	(11°)	(19°)	(17°)	(15°)	(17°)	(16°)	(m.)	(12°)	-
18°	A.Giovinazzi	3	(12°)	(14°)	(12°)	(15°)	1	(11°)	(15°)	(15°)	(14°)	(13°)	(13°)	(13°)	(14°)	(13°)	(16°)	(11°)	(11°)	(11°)	(14°)	(15°)	2	-
19°	M.Schumacher	0	(16°)	(16°)	(17°)	(18°)	(18°)	(13°)	(19°)	(16°)	(18°)	(18°)	(12°)	(16°)	(18°)	(15°)	(m.)	(19°)	(16°)	(i.)	(18°)	(16°)	-	-
20°	R.Kubica	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(15°)	(14°)	-	-	-	-	-	-	-	-
21°	N.Mazepin	0	(i.)	(17°)	(19°)	(19°)	(17°)	(14°)	(20°)	(18°)	(19°)	(17°)	(i.)	(17°)	(m.)	-	(18°)	(20°)	(17°)	(18°)	(17°)	(18°)	-	-

MONDIALE COSTRUTTORI

		TOTALE	BAHRAIN 28/3	EMILIA ROM. 18/4	PORTOGALLO 2/5	SPAGNA 9/5	MONACO 23/5	AZERBAIJAN 6/6	FRANCIA 20/6	STIRIA 27/6	AUSTRIA 4/7	G.BRETAGNA 18/7	UNGHERIA 1/8	BELGIO 29/8	OLANDA 5/9	ITALIA 12/9	RUSSIA 26/9	TURCHIA 3/10	USA 24/10	MESSICO 7/11	BRASILE 14/11	QATAR 21/11	ARABIA SAUD. 5/12	ABU DHABI 12/12
1°	Mercedes	587.5	25/16	19/0	25/16	25/15	7/0	-	18/12	19/15	12/18	27/16	18/0	7.5/0	19/15	0/18	25/10	10/26	19/8	18/0	25/18	25/0	26/15	-
2°	Red Bull	559.5	10/18	0/25	12/18	10/19	12/25	25/0	15/26	12/25	8/26	0/3	0/2	0/12,5	4/25	10/2	2/18	15/18	15/25	15/25	13/20	12/19	0/18	-
3°	Ferrari	307.5	8/4	12/10	8/0	12/6	0/18	12/4	-	6/8	4/10	18/8	0/15	2/0.5	10/6	12/8	0/15	12/4	12/6	10/8	10/9	4/6	6/4	-
4°	McLaren	269	6/12	8/15	2/10	8/4	0/15	2/10	8/10	0/10	6/15	10/12	-	6/0	0/1	27/18	12/7	0/6	10/4	0/1	0/1	0/2	10/1	-
5°	Alpine	149	-	1/2	4/6	0/2	0/2	8/0	4/0	2/0	1/0	6/2	12/25	0/3	8/2	4/1	8/0	0/1	-	2/0	2/4	15/10	0/12	-
6°	AlphaTauri	120	0/2	6/0	1/0	1/0	8/0	15/6	6/0	0/1	2/0	0/1	11/8	4/0	12/0	-	-	8/0	0/2	12/0	6/0	-	8/0	-
7°	Aston Martin	77	0/1	0/4	-	-	10/4	18/0	2/1	0/4	-	0/4	-	5/0	-	0/6	-	0/2	1/0	6/0	-	1/8	-	-
8°	Williams	23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6/4	1/9	-	0/2	0/1	-	-	-	-	-	-	-
9°	Alfa Romeo	13	-	-	-	-	0/1	1/0	-	-	-	-	1/0	-	-	-	4/0	-	-	4/0	-	-	0/2	-
10°	Haas	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Punteggi: 1° classificato: 25 punti; 2°: 18 punti; 3°: 15 punti; 4°: 12 punti; 5°: 10 punti; 6°: 8 punti; 7°: 6 punti; 8°: 4 punti; 9°: 2 punti; 10°: 1 punto.
Un punto addizionale per il giro più veloce, assegnato solo se il pilota conclude la gara tra i primi 10 classificati.
(Tra parentesi posizione finale senza punti e motivazioni ritiro: m. = meccanica, i. = incidente, s. = squalificato, e. = escluso, n.q. = non qualificato). Tra i Costruttori il punteggio è formato dalla somma dei piazzamenti dei due piloti in gara per ciascuna Casa: la prima cifra è riferita al conduttore con il numero d'iscrizione più basso (vedi numeri in griglia)

La notte di **Oscar**

PIASTRI È STATO IL GRANDE PROTAGONISTA SULLA PISTA DI JEDDAH. IL PILOTA DI MELBOURNE COGLIE DUE VITTORIE E LASCIA UN'ALTRA IMPRONTA PESANTE NELLA CATEGORIA. ARMSTRONG VINCE GARA-1

di **Alessandro Gargantini**

Championship è largamente vissuto sotto la stella di Oscar Piastri, una spanna sopra tutti i suoi rivali anche nella prima uscita della seconda serie in terra araba. L'alfiere del Team Prema ha conquistato la quarta pole position stagionale consecutiva sul tracciato semi-permanente arabo, confermando il primato in qualifica già espresso a Silverstone, Sochi e Monza. Il pilota australiano è stato protagonista di un fine settimana in crescendo nel quale, dopo un ottavo posto nella prima manche, si è aggiudicato le restanti. Nella Sprint Race 2, il pilota seguito da Mark Webber ha avuto la meglio sui rivali Viscaal e Daruvala, che hanno opposto una ruvida resistenza al leader della categoria. La Feature Race ha invece avuto una storia molto particolare, visto che la manche, che non è nata sotto la migliore stella, è stata disputata tra mille tribolazioni e ha assegnato metà punteggio. Prima, lo start è stato rinviato di mezz'ora per consentire ai commissari di compiere alcune riparazioni lungo il tracciato. Allo spegnersi dei semafori, Pourchaire, che scattava dalla seconda fila con il terzo tempo, ha stallato ed è stato violen-

temente tamponato da Enzo Fittipaldi. I due sfortunati piloti sono finiti in ospedale ma, dopo attimi di tensione, la Federazione ha emesso un bollettino tranquillizzante che escludeva conseguenze serie per entrambi. Dopo un'altra mezz'ora abbondante con le monoposto ferme nella corsia box, gli steward hanno deciso di ridurre la distanza della Feature Race a soli venti minuti, imponendo l'obbligo di effettuare il cambio gomme. Anche in questo caso, le cose non sono filate lisce. Un testacoda di Caldwell, che ha accompagnato Samaia a muro, ha costretto i commissari a fermare tutto dopo sette passaggi, dando validità alla classifica del quinto giro, che vedeva Piastri al comando davanti al team mate Shwartzman e un incredulo Boschung, che ha riportato sul podio il Campos Motorsport. Il fine settimana di Jeddah è stato molto favorevole ai colori del Team Prema. Piastri ha messo una fortissima ipoteca sul titolo, con 51,5 punti di vantaggio sul più diretto rivale, mentre Shwartzman è risalito al secondo posto in campionato grazie ad un quinto, un terzo ed un secondo posto. Se la compagine veneta occupa meritatamente la prima posizione tra i team, all'interno della squadra è al di sopra di ogni dubbio il predominio di Piastri. Il rookie di Melbourne ha conquistato quattro pole position contro le zero di Shwartzman e ha disputato una stagione impeccabile che avrebbe meritato di essere premiata con il passaggio diretto in Formula Uno. Nella massima serie salirà invece Zhou, che in Arabia Saudita ha colto soltanto una quarta posizione nella Feature Race ed è sceso al terzo posto nella classifica di campionato. Piastri è atteso nel 2022 ad un ruolo di terzo pilota e tester dell'Alpine F1 Team, per il quale il pilota di Melbourne disputerà gran parte del lavoro di sviluppo e numerose sessioni al simulatore, spendendo parecchio tempo con gli ingegneri ad Enstone. Quel che appare certo è che vedremo in pista sulla A521 Piastri in occasione dei test collettivi di Abu Dhabi in programma dopo l'ultimo Gran Premio della stagione. A Jeddah la FDA ha festeggiato la prima vittoria nella seconda serie per Armstrong, che ha chiuso davanti a Lawson, che non saliva sul podio dalla corsa d'esordio in Bahrain, e Vips. Bene anche Trident Motorsport, seconda con Viscaal, come a Monza, nella Sprint Race 2. ●

CLASSIFICHE

SPRINT RACE 1

1. Armstrong DAMS, 20 giri in 41'44"102 alla media di 177160 km/h; 2. Lawson Hitech a 0"563; 3. Vips Hitech a 2"044; 4. Drugovich UNI-Virtuosi a 2"826; 5. Shwartzman Prema a 8"278; 6. Lundgaard ART Grand Prix a 8"377; 7. Ticktum Carlin a 8"452; 8. Piastri Prema a 8"613; 9. Viscaal Trident a 10"468; 10. Daruvala Carlin a 10"484; 11. Doohan MP a 10"566; 12. Fittipaldi Charouz Racing System a 10"965; 13. Nissany DAMS a 12"977; 14. Novalak MP a 13"104; 15. Boschung Campos a 14"332; 16. Sargeant HWA a 15"308; 17. Zhou UNI-Virtuosi a 17"343; 18. Caldwell Campos a 24"652; 19. Pourchaire ART Grand Prix a 7 giri; 20. Deledda HWA a 7 giri; 21. Sato Trident a 20 giri; 22. SamaiaCharouz Racing System a 20 giri.

Pole Position: Liam Lawson in 1'41"619 alla media di 218.722 km/h

Giro più veloce: Robert Shwartzman in 1'44"179 alla media di 213.348 km/h

SPRINT RACE 2

1. Piastri Prema, 20 giri in 45'31"603 alla media di 162.405 km/h; 2. Viscaal Trident a 2"521; 3. Shwartzman Prema a 3"371; 4. Ticktum Carlin a 3"454; 5. Doohan MP a 3"598; 6. Pourchaire ART Grand Prix a 3"661; 7. Fittipaldi Charouz Racing System a 3"879; 8. Zhou UNI-Virtuosi a 4"128; 9. Boschung Campos a 4"351; 10. Drugovich UNI-Virtuosi a 4"619; 11. Nissany DAMS a 4"813; 12. Caldwell Campos a 6"148; 13. Sato Trident a 6"449; 14. Daruvala Carlin a 7"003; 15. Lundgaard ART Grand Prix a 7"243; 16. Lawson Hitech a 3 giri; 17. Vips Hitech a 15 giri; 18. Sargeant HWA a 15 giri; 19. Armstrong DAMS a 20 giri; 20. Novalak MP a 20 giri; 21. Deledda HWA a 20 giri; 22. Samaia Charouz Racing System a 20 giri.

Pole Position: Jehan Daruvala, decimo nella Sprint Race 1

Giro più veloce: Oscar Piastri in 1'43"940 alla media di 213.838 km/h

FEATURE RACE

1. Piastri Prema, 5 giri in 47'09"330 alla media di 38"960 km/h; 2. Shwartzman Prema a 1"148; 3. Boschung Campos a 2"757; 4. Zhou UNI-Virtuosi a 3"020; 5. Drugovich UNI-Virtuosi a 4"407; 6. Vips Hitech a 4"871; 7. Lundgaard ART Grand Prix a 6"069; 8. Armstrong DAMS a 6"178; 9. Lawson Hitech a 6"547; 10. Ticktum Carlin a 9"434; 11. Daruvala Carlin a 9"593; 12. Viscaal Trident a 10"177; 13. Doohan MP a 10"445; 14. Sargeant HWA a 12"359; 15. Nissany DAMS a 12"740; 16. Caldwell Campos a 13"736; 17. Samaia Charouz Racing System a 15"494; 18. Sato Trident a 16"871; 19. Novalak MP a 17"134; 20. Deledda HWA a 20"776; 21. Pourchaire ART Grand Prix a a 5 giri; 22. FittipaldiCharouz Racing Systema a 5 giri;

Pole Position: Oscar Piastri in 1'40"878 alla media di 220.329 km/h

Giro più veloce: Oscar Piastri in 1'45"326 alla media di 208.838 km/h

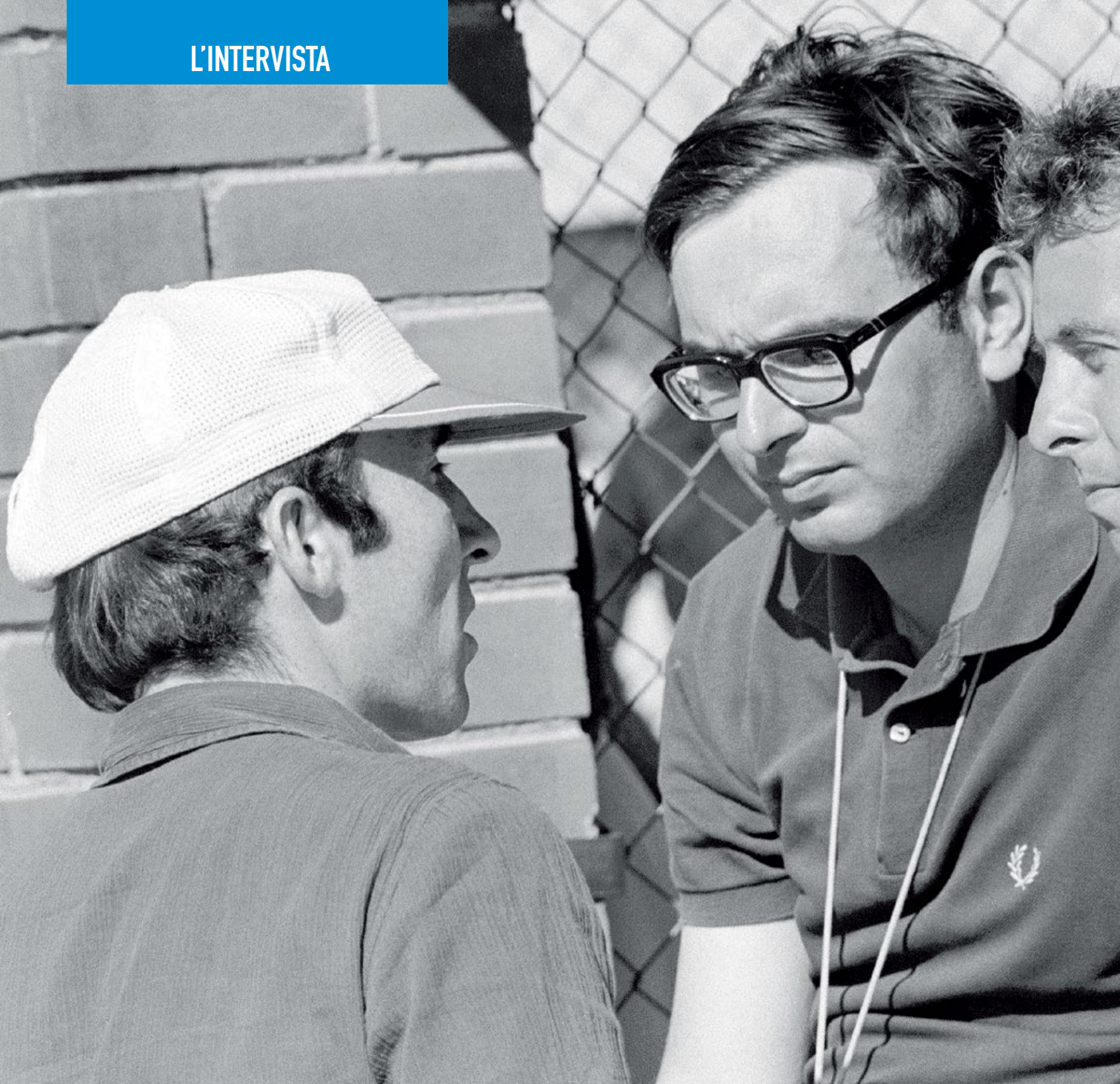
Classifica Campionato

1. Piastri 213,5; 2. Shwartzman 162; 3.Zhou 149; 4. Ticktum 139,5; 5. Pourchaire 124.

RIFLETTORI SUI PROTAGONISTI
A sinistra Piastri sempre più primattore nella F.2. A destra Shwartzman, 2° in campionato. A sinistra in basso Armstrong vincitore in gara-1

Zhou, errori e **nervosismo**

IL CINESE FUTURO PILOTA SAUBER SEMBRA SOTTO PRESSIONE

Il **nuovissimo** impianto di Jeddah, sconosciuto per tutti i protagonisti della seconda serie, ha azzerato i vantaggi dettati dall'esperienza e premiato la reattività e la capacità nell'individuare velocemente i limiti della monoposto e della pista. In pratica, quello che contraddistingue i futuri campioni dai buoni piloti. Attesissimo in terra araba era il confronto tra i due portacolori della Alpine F1 Oscar Piastri, leader in campionato, e Guanyu Zhou, per la prima volta in azione dopo la promozione in seno all'Alfa Romeo Racing. Ancora una volta, il responso della pista è stato spietatamente favorevole al rookie di Melbourne, che ha inanellato la quarta pole position stagionale consecutiva. Dopo essere stato seccamente battuto in qualifica, Zhou ha perso la sua proverbiale riflessività commettendo errori dettati dalla pressione. Nelle primissime fasi di Sprint Race 1, nel tentativo di recuperare, l'asiatico ha tentato un attacco improbabile nei confronti di Lundgaard, finendo in testacoda e pregiudicando sin dalla prima manche ogni chance di ridurre il suo pesante svantaggio di trentasei punti in graduatoria della vigilia. Piastri ne ha subito approfittato per allungare in graduatoria grazie ad un ottavo e un primo posto, con giro veloce, già nelle gare breve. Sin dalla serata del sabato, il pericolo cinese era ampiamente azzerato. ●

Dallara
ricorda l'amico Frank

«ABBIAMO SEMPRE AVUTO UN RAPPORTO STRETTO ANCHE SE NON FREQUENTE, MA SICURAMENTE UN FORTE LEGAME FIGLIO DI MOMENTI MOLTO BELLI MA ANCHE DAVVERO DRAMMATICI»

di Alessandro Bucci

QUANDO COURAGE MORÌ NEL 1970 A ZANDVOORT FRANK ERA SCONVOLTO PERCHE NON AVEVA PERSO SOLO UN PILOTA MA ANCHE UN AMICO, UNO ASSIEME AL QUALE AVEVA INIZIATO A SOGNARE LE CORSE

GIAN PAOLO DALLARA

L'incontro tra Frank Williams e l'ingegnere Gian Paolo Dallara avviene nel 1969 quando l'emiliano va alla De Tomaso per progettare una monoposto di Formula 2. La squadra è gestita in pista da Williams e partecipa alle gare del campionato europeo facendo correre alternativamente i piloti Jonathan Williams, Jackie Ickx e Piers Courage. La vettura F2 progettata da Dallara si comporta bene e si pongono le basi per lo sviluppo della macchina F.1 con la quale il team De Tomaso debutterà l'anno dopo. Negli anni successivi il rapporto professionale e di amicizia tra Sir Frank e l'ingegner Dallara va a consolidarsi, tra ammirazione e rispetto reciproci. «*Williams aveva una grande determinazione e intratteneva rapporti umani bellissimi* - ricorda Dallara, tornando con la memoria al motorsport degli anni '60/'70 - *Frank parlava un italiano assolutamente perfetto e ha attraversato difficoltà incredibili. A quei tempi, le corse, anche ad alto livello, erano composte da gruppi esigui di persone. Contavano molto l'entusiasmo, la passione e la capacità di trovare i collaboratori giusti. Non c'erano grandi aziende strutturate come quelle presenti al giorno d'oggi nel Big Circus. Nei primi anni del motorsport tutto assumeva un valore diverso, proprio perché eravamo agli albori. Quando sono stato avvisato della morte di Williams ci sono rimasto malissimo. Abbiamo perso un grande uomo, oltre che un grande personaggio del motorsport*».

- La morte di Piers Courage è un dramma che la accomuna a Sir Frank...

(breve pausa di riflessione)

«*Sì. All'epoca ero poco più che trentenne ed era un momento nel quale iniziavamo a crescere e conoscevamo le famiglie l'uno dell'altro... fu una tragedia che andò oltre la sfera professionale. Nel 1969 Williams disponeva di una vettura F2, ma non aveva un vero e proprio team. Diede quindi la macchina in prova a Jacki Ickx (per il tracciato di Pergusa), a Jonathan Williams e infine fece correre Courage a Vallelunga. Questi esperimenti consentirono a Frank di consolidare il suo lavoro e approdare poi in F.1 come piccolo team privato, dove iniziò a gestire la squadra in maniera pionieristica. Quando Courage morì nel 1970 a Zandvoort Frank era sconvolto perché non aveva perso solo un pilota, ma anche un amico. Stiamo parlando del suo primo compagno di avventure nel motorsport. Piers aveva le qualità necessarie per accedere a team maggiori, ma era rimasto con Williams perché avevano iniziato a sognare le corse assieme*».

- Gli anni successivi furono decisamente travagliati...

«*Collaborai come consulente alla realizzazione della monoposto F.1 ISO Marlboro Williams progettata da John Clarke. Alla guida della vettura si alternarono diversi piloti tra cui Nanni Galli, Howden Ganley, Jackie Ickx ed Henri Pescarolo. Fungevo anche da ambasciatore ISO nei confronti di Frank Williams. Nel '76 mi chiamò lamentando problemi con i motori e così gli presentai Walter Wolf che rilevò la squadra di Frank. Tuttavia a Williams quella soluzione non andava a genio, perché lui voleva lavorare nella sua squadra. Ripartì da pagina zero nel 1977 iniziando quella che sarebbe diventata una storia leggendaria. Dopo l'incidente a Le Castellet nel 1986 Frank venne a trovarmi a Varano, atterrando a Parma con l'aereo privato. Credo la sua visita fosse concentrata anche su come migliorare l'aspetto commerciale nel motorsport. Io e Frank abbiamo sempre avuto un rapporto stretto anche se non frequente causa la distanza geografica, ma sicuramente un forte legame figlio di momenti molto belli e anche drammatici*».

TUTTO EBBE INIZIO ALLA DE TOMASO

Nel 1969 Gian Paolo Dallara va alla De Tomaso e progetta una monoposto di F2, la squadra è gestita da Frank Williams e Piers Courage è il pilota di punta: sopra i tre ritratti in un'immagine di quella stagione che segna l'inizio di un grande rapporto di amicizia intercorso tra l'ingegnere di Varano de Melegari e sir Frank

QUELLA TRAGEDIA AGLI ALBORI

Sopra ancora immagini di Williams, Courage e Dallara. Nel 1970 Piers perse la vita nel 1970 a Zandvoort. Una tragedia che ha lasciato un segno profondo

- Che ricordi ha della sua amicizia con Williams?
«Ne ho davvero tanti. Ai tempi della F2 veniva a trovarmi al mare quando ero in vacanza con la mia famiglia. Trascorrevamo delle piacevoli serate e poi lui amava correre a piedi».
- Ha mai gareggiato con lui in tal senso?
«Che io ricordi no, sicuramente abbiamo gareggiato assieme nel contesto automobilistico (sorride). *Quando Frank veniva a Varano faceva delle lunghe passeggiate e corse nelle colline intorno alla nostra sede e confesso che lo invidiavo. Fondamentalmente Williams era un maratoneta. Quando Frank rimase paralizzato fu molto drammatico. Immaginarsi una persona così atletica costretta a vivere inchiodata ad una sedia è davvero impressionante. Occorre una forza di volontà incredibile per non abbattersi e andare avanti nella propria attività. Fortunatamente Frank fu sempre assistito dalla famiglia ed era coinvolto in un'attività che non gli concedeva di piangersi addosso, perché in qualità di team manager doveva sempre pensare al futuro e a come vincere le nuove gare».*
- Conosceva la moglie Jinny?
«No, perché si sono sposati in un periodo successivo alle nostre robuste frequentazioni. Purtroppo anche la moglie di Frank ha avuto una vita piuttosto travagliata e quando morì (nel 2013 ndr) *per Williams fu un durissimo colpo. Jinny ha gestito la vita di Frank per tanto tempo».*

- **Frank fu pioniere anche nel trovare sponsor, pensiamo alla collaborazione con Saudi Arabia...**

«Williams è sempre stato avanti coi tempi, una sorta di genio. Quella fu una sponsorizzazione che Frank capì appieno cavalcandola bene. Williams era bravo a conferire il giusto valore allo sponsor capendo cosa rappresentava, dando non solo merito all'azienda ma anche fornendole visibilità, facendo un passo indietro per mettere in prima fila lo sponsor. Una gestione davvero avanti nei tempi».

- **Corretto affermare che Williams sia stato il miglior interprete del concetto di garagista?**

«Sì. Può piacere o meno, ma Frank è stato il rappresentante di un mondo sviluppatosi in un'area dove erano presenti fornitori di motori e cambi di velocità, i due componenti principali a disposizione e in vendita a prezzi ragionevoli. Ricordiamo che all'epoca l'elettronica era quasi inesistente. Il poter disporre di motori e cambi a prezzi abbordabili ha reso la lotta tra i garagisti e i rari costruttori sostanzialmente equilibrata. Williams è stato il personaggio che meglio ha espresso il concetto di garagista assieme a Chapman. Quest'ultimo era un genio dal punto di vista tecnico e puntava tutto sull'aerodinamica, su strutture particolari e soluzioni tecniche interessanti. Frank era più un uomo di gestione, a partire dall'azienda per arrivare ai piloti e agli sponsor. Riassumendo, Williams e Chapman sono stati i due rappresentanti principali del mondo inglese e delle realtà "garagiste", così chiamate inizialmente in senso dispregiativo, quasi fossero una categoria minore. Entrambi hanno vinto e perso molto».

- **Williams ha rappresentato un passaggio molto importante nella storia tecnica dell'automobilismo. Qual era l'arma vincente?**

«La componente telaistica si concentrava sulla leggerezza e le sospensioni erano disegnate perfettamente per contribuire alla componente aerodinamica. Un mix fantastico».

- **Nella F.1 attuale manca molto il lato 'romantico' delle corse. Non pensa andrebbe recuperata?**

«Non penso sia possibile. Attualmente ci sono grandi costruttori e le squadre più recenti che hanno lasciato un'impronta si basano su un grande sponsor ad esempio, come Red Bull. La struttura economica in Formula Uno è talmente consolidata che la presenza di squadre e addetti ai lavori non sufficientemente qualificate è sgradita. Viene scongiurata dal principio la possibilità che un team partecipi solamente ad alcune gare».

- **Tra i numerosi successi della Williams quali, secondo lei, hanno maggior significato?**

«In Formula Uno quando vinci una gara o un campionato questi sono tutti importanti. Il fattore su cui mi concentrerei sono i numeri ottenuti da Frank, che ci dicono che la Williams non è stato un team eccellente per caso o per circostanze fortunate. I risultati colti dalla squadra inglese testimoniano che per un lungo periodo in F.1 hanno fatto un lavoro serio e sono stati molto bravi, raggiungendo l'eccellenza». ●

INSIEME ANCHE ALLA ISO MALBORO WILLIAMS
Dopo gli inizi la collaborazione di Gian Paolo Dallara con Frank Williams è proseguita anche per la realizzazione della monoposto F.1 ISO Marlboro Williams progettata da John Clarke

- **Con i figli di Sir Frank ha avuto momenti di condivisione?**

«No. Le confesso che, dopo l'incidente del 1986, quando andavo a trovare Williams provavo sempre un po' di imbarazzo, perché mi rendevo conto che il primo a sentirsi in difficoltà era Frank. Purtroppo essendo 'inchiodato' alla carrozzina aveva sempre bisogno degli altri e anche il solo parlare era un grande sforzo per lui. Credo che queste cose lo mettessero molto a disagio in pubblico quando era dinanzi ai suoi familiari».

- **Chi ha conosciuto di persona Williams è rimasto colpito dal suo carisma e dalla forte passione per l'automobilismo...**

«Per Frank le corse erano la sua vita. Riuscì a trasformare una fortissima passione in un'attività altamente professionale. Quando Williams era in F3 gestiva anche piccole attività commerciali di ricambi e rivendita per pareggiare i conti e poter realizzare la macchina per l'anno successivo. Frank Williams doveva inventarsela la sopravvivenza, è un uomo che s'è fatto da solo. Williams non era un tecnico, ma capiva perfettamente ciò che occorreva per vincere. Non a caso scelse quale socio un tecnico di valore come Patrick Head, che lo ha affiancato nella crescita dell'azienda sino a toccare livelli d'eccellenza e prestazioni stellari. Head è stata la persona che ha rappresentato al meglio tecnicamente parlando il modo di pensare di Frank. Patrick aveva molto senso pratico, sapeva come mantenere un buon rapporto tra la prestazione e i costi arrivando a realizzare macchine estremamente performanti».

- **La carriera di Williams in F.1 ha incontrato momenti difficilissimi ed altrettanti stellari, ma è durata quasi mezzo secolo...**

«Frank e Patrick Head capivano bene il mondo della Formula Uno perché sono entrambe figure nate nel motorsport e hanno vissuto in prima persona l'evoluzione della massima serie. Frank non è solo quello che ha fondato il team investendo e Head non ha solamente ideato soluzioni tecniche vincenti. Entrambi hanno visto crescere la propria creatura affrontando le cocenti delusioni della sconfitta e i grandi piaceri della vittoria. La squadra è andata avanti sia con pochi che con molti soldi e quando Williams li ha avuti li ha spesi bene: ha realizzato una grande galleria del vento, fatto costruire una bellissima fabbrica e una gallery stupenda con tutte le macchine che raccontano le sue vittorie».

FRANK NON ERA UN TECNICO MA CAPIVA PERFETTAMENTE CIÒ CHE OCCORREVA PER VINCERE. NON A CASO SCELSE QUALE SOCIO UN TECNICO DI VALORE COME PATRICK HEAD: HANNO RAGGIUNTO LIVELLI D'ECCELLENZA E PRESTAZIONI STELLARI

GIAN PAOLO DALLARA

Burns vent'anni dopo

NELL'INVERNO DEL 2001 RICHARD CONQUISTAVA IL TITOLO IRIDATO, SECONDO BRITANNICO A CENTRARE L'OBIETTIVO DOPO COLIN McRAE. LA GRANDE GIOIA DELL'INGLESE CHE MORIRÀ QUATTRO ANNI DOPO

di **Marco Giordo**

Sono passati esattamente vent'anni da quando Richard Burns vinse il suo titolo mondiale piloti. Il primo ricordo che viene in mente a tutti del pilota inglese, è il suo splendido sorriso a Cardiff la sera del 25 novembre 2001. L'allora 30enne Richard era appena diventato campione del mondo piloti, il secondo driver britannico a riuscire nell'impresa dopo Colin McRae, grazie al terzo posto assoluto conquistato sulla Subaru Impreza Wrc nella gara di casa, il Network Rally Gb, alle spalle delle due Peugeot 206 Wrc di Marcus Gronholm e Kalle Rovanpera. Un'impresa la sua arrivata dopo una gara pazzesca, in cui alla partenza erano incredibilmente addirittura ben quattro i pretendenti al titolo mondiale. Colin Mc Rae, che era il leader del campionato con 42 punti, Tommi Makinen che lo seguiva a quota 41, Richard Burns terzo con 40 e Carlos Sainz quarto con 33. Al pronti via Tommi Makinen era finito subito out nel secondo crono di Gwynno, staccando una ruota. Poi Colin McRae, il grande favorito della vigilia, sulla Ford Focus quando era in testa era uscito rovinosamente di strada sotto il diluvio nella quarta speciale, la classica prova di Rhondda. Ci fu una furibonda lite con il suo navigatore Nicky Grist dopo quella ennesima cavolata dello scozzese, e volarono parole grosse anche con Malcolm Wilson per un titolo iridato buttato via in malo modo dallo scozzese. Poi in quella corsa ad eliminazione a fermarsi fu Carlos Sainz, dopo un problema al motore nell'11° crono a Brechfa. E così alla fine a trionfare fu proprio Richard Burns, che con il terzo posto ed i quattro punti guadagnati a Cardiff (all'epoca solo i primi sei prendevano punti, rispettivamente si assegnavano 10 punti al 1°, 6 al 2°, 4 al 3°, 3 al 4°, 2 al 5° e 1 al 6° ndr), arrivò a quota 44 davanti a tutti diventando il nuovo "world champion". A fine gara quando il neo campione del mondo si avvicinò al vostro cronista, che lo aspettava per intervistarlo insieme all'indimenticabile collega Martin Holmes, Burns si ricordò di un calcolo che gli avevo prospettato all'hotel Campo dell'Oro di Ajaccio due mesi prima. *«Avevi ragione in Corsica* – disse subito di fronte ad un Martin Holmes molto sorpreso –. *Potevo vincere questo mondiale ma non ci pensavo più, credevo di essere*

> OGGI È IL GIORNO PIÙ BELLO DELLA MIA VITA. È INCREDIBILE HO SORPASSATO TUTTI VINCENDO ALLO SPRINT FINALE, NON PENSAVO DI FARCELA
>
> RICHARD BURNS

fuori dai giochi perché avevo 10 punti di distacco da Colin. Erano tanti a sole tre gare dalla fine. Invece eccomi qui, questo è il giorno più bello della mia vita grazie a questo podio, al quarto posto in quel Tour de Corse, e poi al secondo in Australia. È incredibile, ho sorpassato tutti vincendo allo sprint questo campionato del mondo piloti! Un successo ancora più bello perché non pensavo di farcela». Questo era Richard Burns, niente a che vedere con Colin McRae che era da vero scozzese un pazzo scatenato. Burns era invece il classico inglese. Riservato, educatissimo nei modi ma anche molto schietto nel suo modo di fare. Come quando per una scommessa vinta, tagliò i baffi in Kenya a Phil Short, dopo la sua prima vittoria iridata ottenuta al Safari nel 1998 sulla Mitsubishi Carisma Evo V. *«Ho sempre avuto un feeling speciale con il Safari* – ha commentato Burns nel suo libro autobiografico – *perché la prima volta che ci ho corso nel 1994 sono finito 5° assoluto su una Subaru Impreza gruppo N. Poi nel 1997 sulla Mitsubishi ho chiuso 2° assoluto, ed in seguito l'ho vinto due volte nel 1998 con la Mitsubishi Carisma e poi con la Subaru Impreza l'anno dopo nel 1999, ritirandomi quando ero in testa nel 2000 e 2001»*. Nel 2002 invece sulla Peugeot 206 Wrc Burns si fermò dopo un incredibile insabbiamento, le cui immagini sono state spesso riproposte di recente, prima della ripresa iridata avvenuta nel giugno scorso della maratona africana, dopo quasi vent'anni di stop.

QUEL 25 NOVEMBRE TRA GIOIA E DOLORE

Network Rally Gb 2001, Cardiff. Richard Burns con la Subaru conquista il primo titolo iridato. In un finale a quattro per il titolo lui svetta tra McRae, Makinen e Sainz. È il 25 novembre 2001. Il pilota inglese perderà la vita per un male incurabile esattamente quattro anni dopo: il 25 novembre 2005

Polvere di stelle

David Richards, che li ha conosciuti bene entrambi, ha paragonato Richard Burns a Walter Röhrl. Per le generazioni più giovani questo confronto potrebbe non significare molto, ma il paragone ci sta perché si riferisce all'approccio analitico e pratico che entrambi questi driver avevano. Molti piloti sono teste calde e impulsivi, di certo così non lo era Richard. Un tipo velocissimo su tutti i terreni ma molto metodico, un vero pilota di rally "pensante", niente a che vedere con uno dallo stile irruento come ad esempio era Mc Rae. E non si può parlare di Burns e non dire nulla sulla sua rivalità con Colin, visto che era solo tre anni più giovane di lui e che all'epoca il confronto e la competizione tra i due era inevitabile. Con il progredire della carriera di Richard, la loro rivalità è diventata più forte e alla fine degli anni '90, oltre che in gara la loro "competition" era diventata anche pubblica. Alimentata in gran parte dalla stampa britannica, specializzata in gossip con dichiarazioni prese fuori contesto e battute male interpretate. Anche se Colin e Richard non erano grandi amici, certamente non erano così acerrimi nemici come tanti erano portati a credere, tra loro infatti si rispettavano. Ma iniziamo a riavvolgere il nastro e a partire dall'inizio. Il 19enne Richard Burns iniziò nel 1990 il percorso di pilota che lo avrebbe portato al titolo di campione del mondo un decennio dopo, quando si mise a correre su una Peugeot 205 GTI di David Williams. Partecipando al monomarca nazionale della Peugeot, Richard aveva vinto la serie con la 205 GTI con facilità quell'anno e poi di nuovo fece il bis nel 1991, finendo sesto anche nel British Open Championship.

Poi nel 1992 David Williams gli affidò il volante di una Subaru Legacy del Gruppo N con la quale Richard vinse il Campionato Nazionale Mintex, vincendo anche una gara davanti ad una MG Metro 6R4 gruppo B. Nel 1993 Burns passò alla Prodrive, guidando nuovamente la Legacy gruppo N ma questa volta nel Campionato Britannico, che vinse con 29 punti di vantaggio su un certo Malcolm Wilson. Un risultato che gli ha aperto le porte del mondiale rally, con la partecipazione al Safari Rally nel 1994, la sua prima gara all'estero. Nonostante le promesse della Prodrive, Burns partecipò tra il '94 ed il '95 a sole altre tre prove iridate al di fuori dei patri confini, con due trasferte in Nuova Zelanda culminate con due ritiri ed una in Portogallo finita con un 7° posto. Poi arrivò il RAC del 1995 e grazie ad un 1-2-3 della Subaru ci fu il primo podio di Burns, con il terzo posto conquistato alle spalle del nuovo campione del mondo Colin Mc Rae e di Carlos Sainz. Nel 1996 il passaggio alla Mitsubishi con quattro presenze nel mondiale al volante della Lancer Evo III, con miglior piazzamento il 4° posto assoluto in Argentina ed il 5° in Australia. La stagione 1997 fu quella della grande svolta per Burns, perché la Mitsubishi partecipò con una seconda vettura a tutte le gare iridate, e Richard partecipò ad otto prove terminando secondo assoluto al Safari, firmando così il primo 1-2 britannico nella maratona africana alle spalle di Mc Rae. Era stato poi in testa per la prima volta in carriera in Australia e avrebbe potuto vincere il RAC Rally, se una foratura non lo avesse rallentato. Particolarmente sorprendente era stata la sua prestazione nella prima speciale della seconda tappa a Radnor, dove nella nebbia era stato di gran lunga il più veloce di tutti raggiungendo e superando in speciale Didier Auriol che gli

QUEI DESTINI INCROCIATI
Sopra Burns in azione al Rally di Gran Bretagna 2001, a destra eccolo con Colin McRae. I due sono stati i soli britannici a conquistare il titolo iridato nei rally. Entrambi sono scomparsi prematuramente

CON SCHUMI ALLA FIA
Sopra Richard Burns e Michael Schumacher premiati al gran galà della Fia dopo la conquista del campionato del mondo rally e F.1 del 2001

era partito davanti. L'anno dopo Richard dopo aver ottenuto la sua prima vittoria nel mondiale al Safari, vinse il suo primo RAC, e questi due successi furono decisivi nella sua carriera, visto che quando la Ford chiamò Mc Rae, Burns ritornò da prima guida in Subaru nel 1999. Fino a quando per il team di Banbury non firmò anche Juha Kankkunen, e così i due corsero alla pari. In quella stagione arrivarono per lui comunque tre vittorie, all'Acropolis, in Australia e al RAC. La battaglia per la supremazia nel team britannico tra il giovane talento Burns e la vecchia volpe KKK, ebbe forse il momento più significativo in Argentina, dove Juha strappò allo sprint la vittoria a Richard per soli 2"4. L'anno seguente la Subaru fece esordire l'Impreza Wrc 2000 e Richard al volante della nuova vettura ottenne ben quattro vittorie: al Safari, in Portogallo, in Argentina e al RAC. Ma sfortunatamente per lui Marcus Gronholm sulla Peugeot fu più bravo, aggiudicandosi il titolo mondiale piloti. Poi nel 2001 i ruoli si invertirono. Marcus aveva patito numerosi problemi, ma nonostante il finlandese insieme a Colin Mc Rae e Tommi Makinen avessero vinto ben tre gare ciascuno, il titolo dopo quel finale rocambolesco in Galles, andò proprio a Burns, che in quella stagione aveva vinto solo una gara, la Nuova Zelanda. E proprio quella fu la sua 10ª ed ultima vittoria nel campionato del mondo, ottenuta dopo aver dormito molto per tutta la trasferta agli antipodi poco a causa di un fastidioso jet-lag.

> HO SEMPRE AVUTO UN FEELING PARTICOLARE CON IL SAFARI RALLY CHE HO VINTO PER BEN DUE VOLTE
>
> RICHARD BURNS

L'ultimo periodo

Nel 2002 Burns si trasferisce armi e bagagli alla corte di Corrado Provera in Peugeot, non senza strascichi con la Subaru che asseriva di avere in mano un accordo già firmato con il pilota inglese. Richard aveva grandi aspettative dal suo passaggio nel team transalpino ma rimase deluso. Non arrivò in quelle due stagioni nessuna vittoria, e nel primo anno Marcus Gronholm con una stagione tutta all'attacco si aggiudicò ben cinque prove iridate e vinse così il secondo titolo piloti della sua carriera. Poi nel 2003, nonostante la stagione fosse iniziata bene per Richard che aveva ottenuto ben 7 podi, dopo il suo ritiro al Catalunya che fu la sua 104ª ed ultima gara iridata, alla vigilia del Rally GB accadde l'imponderabile. Richard stava guidando la sua Porsche in autostrada con Markko Martin, quando improvvisamente crollò. Martin riuscì a fermare la macchina, ma presto fu chiaro che Richard non sarebbe stato in grado di prendere parte al rally. Fu sottoposto ad accertamenti clinici accurati e poche settimane dopo gli fu diagnosticato un tumore al cervello, a soli 32 anni. L'inizio di un duro periodo per lui affrontato con coraggio. Per due anni è stato sotto cura, a volte sentendosi anche abbastanza bene tanto da recarsi in visita al Rallyday a Castle Combe nell'agosto del 2005. E proprio quell'anno il 25 novembre Burns ci lasciò a soli 34 anni. Una scomparsa che ha lasciato tutti attoniti nel motorsport e soprattutto nel mondo dei rally. Da allora la sua fidanzata Zoe ed il suo navigatore Robert Reid hanno portato avanti in sua memoria la RBF (Richard Burns Foundation), che si occupa di finanziare la ricerca contro il cancro e le malattie neurologiche.

Fiorio Cup buona la prima

UN GRAN BEL MIX TRA PASSATO E PRESENTE ALL'INTERNO DI UNA SFIDA CHE PUÒ AVERE UN GRAN BEL FUTURO. ANDIAMO A SCOPRIRE PERCHÉ

di Francesco Candido

«*Sono da sei anni qui a Ceglie Messapica, per seguire le attività agricole della masseria di famiglia: raccolgo olive e semino il grano*». Bucolico non troppo: degna di un nuovo cartoon di Bruno Bozzetto è l'atmosfera alla Masseria Camarda, nel baricentro geografico della Puglia, dove dimora la famiglia Fiorio. Alex spiega la sua iniziativa, ben poco bucolica rispetto alla circostante cornice: «*Dovendo rispettare la normativa di contrasto agli incendi, nel realizzare sul suolo le fasce tagliafuoco abbiamo studiato insieme a Miki Biasion uno sviluppo particolare per queste superfici di sicurezza non coltivate. Per questi corridoi è nato così un secondo utilizzo come circuito da rally, che comprende ogni tipologia di sterrato: dal veloce, al guidato, al salto*». Ecco spiegato come nasce la Fiorio Cup, prima edizione di un evento da rendere stabile nel tempo: «*L'intenzione c'è tutta* – prosegue Alex Fiorio – *tanto che in questo primo weekend abbiamo curato il collaudo di ogni soluzione, a partire dalla sicurezza, in vista del prossimo appuntamento*». Coinvolta la Hyundai, che ha mandato a Ceglie due i20 NG R5 gommate Pirelli, e gli enti locali, che hanno benedetto l'operazione. Anche una serie di sponsor ha appoggiato l'idea. Facile poi coinvolgere i protagonisti, scelti tra la migliore rappresentativa nazionale, storica e no: «*Ognuno di loro ha un rispettabile palmarés*», fa notare Cesare Fiorio, defilato dal punto di vista operativo, totalmente in mano a Alex, ma che è facile immaginare nel fornire consigli al capace figliuolo. Così, se Miki Biasion, Andrea Aghini e Piero Longhi non bastassero a recare a Ceglie un sufficiente peso in medaglie, ecco arrivare i più giovani Umberto Scandola, Andrea Crugnola, Damiano De Tommaso, Tamara Molinaro e Mattia Scandola a completare la lista degli otto, pronti a impegnarsi in questa inedita sfida.
Non una gara a inseguimento, stile Memorial Bettega, ma sulla prestazione secca, da misurare su due tornate del tracciato di 4 Km. Ci si cimenta due per volta, partendo a 1' di distanza su una PS fatta e finita, da ripetere 4 volte, con classifica finale per somma di tempi. È previsto anche un passaggio in notturna, unico crono a non poter essere scartato, mentre degli altri 3 alla luce del sole (distribuiti tra sabato e domenica) contano le migliori due prestazioni. Teoricamente un rally in piena regola, privo di trasferimenti giacché tutto si svolge nell'ambito (canonicamente recintato dai muretti a secco) della stessa masseria. «*Si gira con il navigatore per necessità* – spiega Andrea Aghini – *perché alcuni passaggi impegnativi richiedono di viaggiare con le note. Girare da soli si può ma imparare un circuito di 4 Km richiede tempo, non sufficiente in questa occasione*». Il più redditizio è risultato Andrea Crugnola, che in coppia con Pietro Ometto ha centrato tutte le PS tranne la prima, chiusa in testa da Umberto Scandola e Alessandro Franco. Sul podio della Fiorio Cup, dietro a Crugnola e Scandola, sono saliti al terzo posto Andrea Aghini e Max Cerrai, risaliti in classifica nelle ultime due PS.
Difficile restare indenni da penalità, attribuite per 10" per ogni paletto interno alle curve toccato per troppa foga. «*Tagliando troppo le traiettorie si "ara" l'interno* – spiega Cesare Fiorio – *facendo rischiare il capotamento. Il materiale è stato scelto grazie all'esperienza nello sci: sono stati utilizzati i paletti flessibili delle piste innevate*».
Arrivederci al 2022. Appuntamento dichiarato da Alex Fiorio in premiazione, assegnando il virtuale numero 1 sulle portiere a Crugnola. «*Il tracciato ha dimostrato di poter contenere più di due auto, dato utile a perfezionare l'idea nelle prossime edizioni. Saranno utilizzate vetture al top tecnologico, ma sempre in unico modello, per lasciare il confronto aperto alle sole capacità dei piloti. E perché no, gli iscritti potrebbero aumentare di numero. Rendiamo la sfida più accesa*». Nel frattempo, il circuito della Masseria Camarda resta attivo, ospitando i corsi della Rally University. ●

A CRUGNOLA LA PRIMA EDIZIONE
La prima edizione della Fiorio Cup è andata ad Andrea Crugnola, a sinistra, che ha messo alle sue spalle Scandola, in apertura a sinistra e Aghini, in basso a sinistra nell'altra pagina. Sotto Alex Fiorio e in basso il podio della prima edizione. In basso a destra Cesare Fiorio, Miki Biasion ed Andrea Aghini

Grossi brividi d'emozione

ALLA PRIMA STAGIONE NEI RALLY ANGELO CENTRA SUBITO IL BERSAGLIO TRA GLI UNDER 23 DELLA GR YARIS RALLY CUP. ECCO IL RACCONTO DI UNA BELLA STORIA DA CORSA

di **Leo Todisco Grande**

Quattro rally e mezzo nel curriculum, e dopo poco più di tre mesi, la prima vittoria nella GR Yaris Rally Cup, al rally Città di Modena. Ancora una gara per Angelo Pucci Grossi, l'ultima del trofeo 2021, nella cornice dell'Aci Monza rally mondiale, per confermare il dominio, di tutta la stagione, nella classifica finale Under 23, il contributo determinante per far vincere al team HMI la classifica a squadre e un ottimo quarto posto assoluto conclusivo, ad un soffio del podio. Niente male per un ragazzo di ventuno anni che, fino a qualche mese fa, i rally li aveva visti solo al simulatore. Angelo Pucci Grossi è già un pò meno Angelo e un pizzico di più Pucci. Come Pucci Grossi, il suo papà, grande e indimenticabile campione, scomparso improvvisamente, e troppo presto, cinque anni fa. Perché Angelo Pucci è proprio il nome di battesimo di questo ragazzo con i rally nel sangue, con quel diminutivo, assegnato all'anagrafe, quasi per scherzo, da Giuseppe Grossi era il suo da bambino, rimasto poi per tutta la vita che Angelo oggi porta con ancora più orgoglio. Perché ha scoperto che va forte in prova speciale. Come il papà, ma anche come mamma Sara Clerici, pilota con curriculum di grande valore. Sono bastate poche centinaia di chilometri - quattrocento circa, in tutto - di prova speciale con la neonata GR Yaris Rally Cup, perché Grossi junior, dopo i chiari segni delle prima gare, facesse vedere di che pasta è fatto.

OLTRE OGNI ASPETTATIVA

La prima stagione di Angelo Grossi, figlio di Pucci Grossi e Sara Clerici, è andata oltre ogni più rosea aspettativa. Il riminese ha chiuso la stagione vincendo nella classifica riservata agli Under la prima edizione della GR Yaris Rally Cup

«Beh, non posso dire di non essere soddisfatto, ma in parte anche sorpreso da quanto ho ottenuto. – spiega Angelo, ancora incredulo per un risultato così autorevole nel neonato Trofeo – *nel complesso penso che il mio impatto con i rally sia stato positivo. La vittoria al rally di Modena e la gara intelligente all'Aci Monza rally hanno rappresentato il meglio della mia prima stagione di rally. Il percorso del Modena mi piaceva, prove in piano dopo le tante speciali di montagna che, per uno di Rimini come me, è roba poco conosciuta. Certo, a Modena, correre di notte e con il nebbione della domenica, per me novità assolute, è stato complicato, ma credo lo sia stato anche per la concorrenza, composta da piloti di grande esperienza e giovani veloci. A Monza la matematica ci teneva in lotta ancora per il titolo assoluto nel Trofeo, ma avevamo anche il compito di aiutare il team HMI a ottenere la vittoria di squadra. Sulle speciali nel bergamasco abbiamo evitato eccessi, considerato che la nostra conoscenza si limitava alla compilazione delle note ed un passaggio, mentre poi nelle prove in circuito abbiamo attaccato a fondo. Tanto che abbiamo fatto un secondo posto e vinto l'ultima, nonostante un problema al freno a mano, sfiorando il podio finale, ma centrando gli obiettivi prefissati. Questo grazie ad un navigatore bravo come Francesco Cardinali, con cui sono cresciuti progressivamente affiatamento e sintonia, e anche alla prestazione dei nostri "team mate", e amici, Markus Manninen e Teemu Sillanpaa, due giovani finlandesi molto veloci, con i quali si è stabilito un feeling profondo»*.

Successi che cancellano la sfortuna delle prime gare, che hanno visto il passo di Angelo Grossi, già rapido, rallentato da un problema al cambio al rally di Roma, dal pasticcio di un rivale su una prova del 1000 Miglia e da una foratura all'inizio del Due Valli. Grinta ed intelligenza in prova speciale, insieme ad un mix di istinto e freddezza, questa imparata strada facendo, sono i tratti distintivi di Angelo. Mamma Sara, insieme alla figlia Michela, è sempre presente in gara, con le ansie e l'orgoglio, con cui già accompagnava Giuseppe Grossi nella sua carriera vincente. Quel papà, sicuramente fierissimo del suo "pilotino", che Angelo, ad ogni podio, cerca in cielo, alzando gli occhi lucidi e felici, per dedicargli i suoi primi risultati importanti. *«Il merito è anche di questa Yaris GR che è migliorata di gara in gara* – aggiunge Angelo – *con le evoluzioni portate dal lavoro attento di Toyota Gazoo Racing Italy, con Tobia Cavallini a capo. Ho poi la fortuna di essere in un team altamente professionale come HMI, gestito da Luca Murdolo e Diego Rossi, legati affettivamente anche al ricordo di mio papà, quando correva in Grifone. Al team di Corrado Fontana mi hanno indirizzato Alex Pavesi, navigatore legatissimo a mio papà Giuseppe, e Peter Zanchi, rivale ma soprattutto amico, anche lui, di mio padre, con i ragazzi di Valtiberina Motorsport a gestire il programma e un campione come Andrea Dallavilla a seguirmi con i suoi consigli. Insomma, direi una squadra efficace ed emozionale»*.

Il Trofeo Gr Yaris Toyota potrebbe essere il destino agonistico 2022 di Angelo Pucci Grossi. Che scalpita, però, per affrontare i primi rally su sterrato, un richiamo irresistibile «*Rifare il Trofeo GR Yaris mi piacerebbe molto, per difendere il titolo Under 23 e per cercare di salire sul podio,* – conferma Angelo Grossi – *e devo dire che manca ancora qualche piccolo tassello per comporre il quadro. Anche perché mi dicono che le evoluzioni della macchina, previste per l'anno prossimo, la renderanno ancor più performante e affidabile. Correre sullo sterrato rimane il mio desiderio più forte, un richiamo primordiale, direi, e cercherò di iniziare a realizzarlo prima possibile»*.

CORRERE SULLO STERRATO RIMANE IL MIO DESIDERIO PIÙ FORTE, UN RICHIAMO PRIMORDIALE DIREI, E CERCHERÒ DI INIZIARE A REALIZZARLO PRIMA POSSIBILE

ANGELO PUCCI GROSSI

Doti naturali

IL PARERE DELL'EX TRICOLORE ANDREA DALLAVILLA

Il suo è un parere più che autorevole. Andrea Dallavilla, campione italiano rally nel 1997 e due volte secondo nel Mondiale Junior 2001, dietro ad un certo Sebastien Loeb, e nel 2002, ha accolto, di buon grado, l'invito della famiglia Grossi a seguire, con i suoi consigli, i primi passi di Grossi Junior, a partire dal rally 1000 Miglia. *«Mi ha fatto piacere che abbiano pensato a me,* - esordisce il campione bresciano - *un piacere che è raddoppiato quando ho capito che Angelo è un talento naturale. Con grandi margini di crescita, certo, ma ha già dimostrato doti innate. Velocità, tanta, e fluidità di guida, affidabilità* - non ha fatto neppure un piccolo graffio sulla carrozzeria in tutto il campionato -, *sopporta bene lo stress della gara ad ha dimostrato di avere anche la mentalità giusta per gestire un campionato. Inoltre, e non è secondario, è un ragazzo educato, comunicativo, parla correntemente l'inglese e mette in pratica, in tempo reale, i suggerimenti che gli do. Tutte qualità importanti. Spero davvero che la nostra collaborazione prosegua, perché Angelo ha solide basi per togliersi grandi soddisfazioni»*.

Fenici sempre più in alto

ALLA PRIMA STAGIONE NELLA PORSCHE CARRERA CUP ITALIA IL PILOTA TESTIMONIAL DI AUTOSPRINT SALE SUL PODIO DELLA MICHELIN CUP. E PER IL 2022 L'ASTICELLA SI ALZA DI NUOVO. ECCO PERCHÉ

PARABOLA ASCENDENTE
Per Fenici il 2021 è stato tutto in parabola ascendente e si è concluso con la conquista del podio tra i protagonisti della Michelin Cup

NOTTE DA OSCAR

La prima stagione di Francesco Maria Fenici nella Porsche Carrera Cup Italia è stata positiva. Sopra il nostro pilota testimonial premiato da Massimiliano Cariola, Direttore Marketing Porsche Italia, durante la Carrera Cup Night andata in scena al Porsche Experience Center Franciacorta

di **Gianluca Marchese**

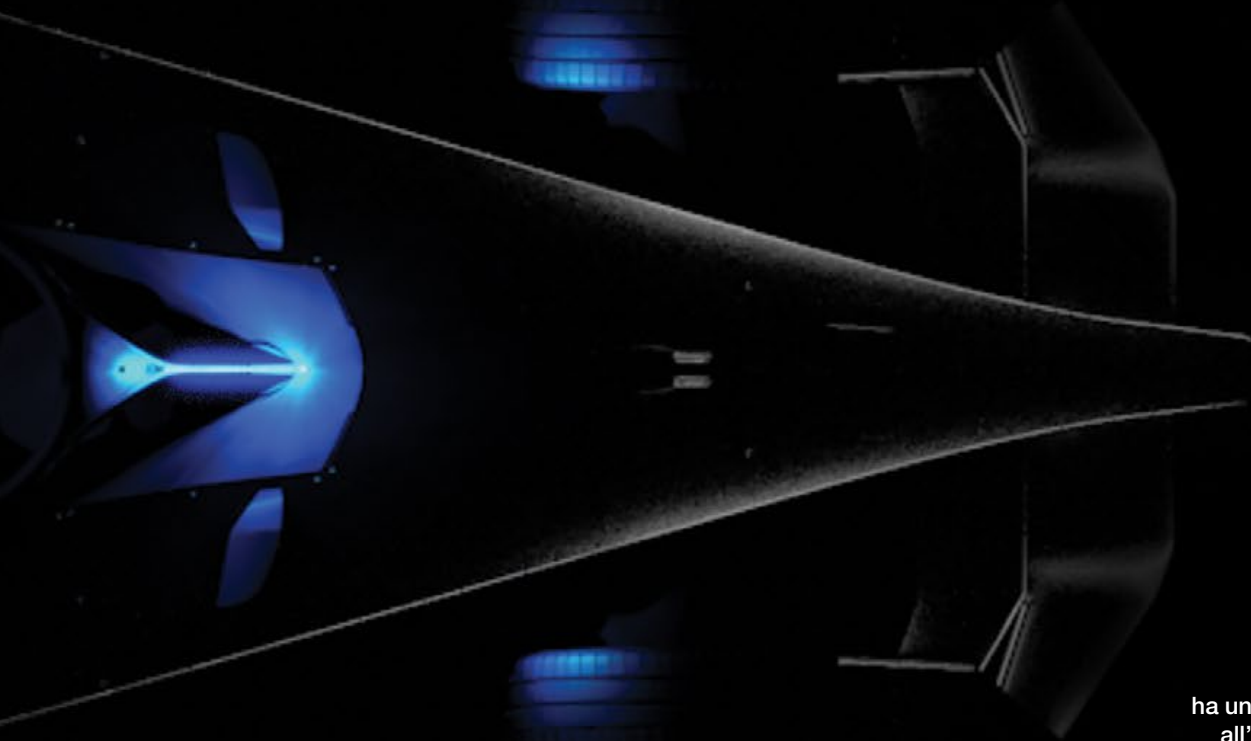
Diventare pilota testimonial di Autosprint e vincere come tale nella Carrera Cup Italia a seguito di un'iniziativa che ha visto il magazine sostenere il proprio "pilota del futuro", Francesco Maria Fenici, seguito da vicino in ogni tappa della serie tricolore. Una "scommessa" vinta e che durante questo inverno può permettersi di puntare a nuovi obiettivi per il futuro. Nel frattempo, al Porsche Experience Center Franciacorta, opportunamente allestito per l'occasione, la Carrera Cup Night ha concluso ufficialmente la stagione del monomarca organizzato da Porsche Italia, che ha così avuto l'occasione di celebrare insieme ai dealer e ai vari partner ufficiali i Campioni di un 2021 da record. Un'annata di corse combattutissime che fra i 34 protagonisti iscritti ha visto trionfare per la prima volta il neo-campione Alberto Cerqui e il Team Q8 Hi Perform, premiando inoltre Marco Cassarà (Raptor Engineering) nella Michelin Cup e Max Montagnese (Team Malucelli) nella Silver Cup. Con loro, a sfilare sul palco del PEC Franciacorta c'era anche Fenici, affiancato dai vertici del team AB Racing – Centri Porsche di Roma, sotto le cui insegne ha esordito al volante della 911 GT3 Cup. Non un salto in avanti scontato per il pilota laziale. Piuttosto un "grande salto" dopo il titolo di campione GT4 conquistato nella Porsche Sports Cup Suisse 2020: *«Provare la macchina poco dopo quel trionfo è stata tutta un'altra storia* - spiega il testimonial di Autosprint -. *La 911 GT3 Cup è un'auto da corsa eccezionale. Ha tanta più potenza, trazione e carico aerodinamico ed è molto più complicato portarla al limite rispetto alla Cayman. Dopo i primi collaudi sapevamo che con la squadra ci avrebbe ancora atteso una grossa mole di lavoro. Io dovevo prendere molta più confidenza».*
Arrivato in giugno al primo round a Misano Adriatico, fra l'altro con una prima gara da disputare con le insidie tipiche di una notturna, il feeling con l'auto e anche con le dinamiche di uno dei campionati più competitivi ha iniziato a prendere forma e già all'esordio assoluto la zona punti della Michelin Cup era stata avvicinata grazie a una convincente rimonta "con il coltello fra i denti". Non a caso i primi punti della stagione sono arrivati già il mese dopo al Mugello, dove Fenici è due volte protagonista in top-5: *«Quel weekend ho potuto fare tanta esperienza, di guida e di bagarre con diversi rivali, tra sorpassi e controsorpassi. Già al secondo fine settimana ero esattamente dove avrei voluto, da quel momento in poi l'asticella si è alzata e sapevo che presto avrei dovuto puntare al podio».* In realtà, dopo uno sfortunato passaggio a Imola, al rientro dalla pausa estiva per l'alfiere della FF Motorsport il primo podio ha coinciso addirittura con il primo successo in Michelin Cup, ottenuta in gara 2 a Vallelunga: *«Quella domenica abbiamo raggiunto il primo, vero traguardo, fra l'altro vincendo in casa e con il team di casa con tante persone a sostenermi. Mi sono emozionato anche e soprattutto per loro!».* Le "bollicine" della consacrazione lo attendono un paio di settimane più tardi: dopo averci preso gusto a Vallelunga, al Porsche Festival di inizio ottobre al PEC Franciacorta Fenici sigla una fragorosa doppietta, portando in un colpo solo a tre i successi consecutivi in Michelin Cup proprio nell'occasione in cui per la prima volta la categoria dei piloti "bronze" ha goduto di due gare in esclusiva: *«Indescrivibile, una doppietta arrivata nel posto e nel momento giusto».*
In quel frangente sale terzo in classifica e lì resta dopo le due top-5 conclusive marcate al suo debutto a Monza (pure bagnato dalla pioggia). Un ruolino di marcia che gli permette di tornare al Porsche Experience Center Franciacorta a fine novembre per il meritato coronamento sul podio finale della Michelin Cup, premiato da Porsche Italia e conscio di risultati che gli consentono di guardare al futuro con accresciuta determinazione e fiducia: *«A inizio anno* - conclude Fenici - *era difficile pronosticare tre vittorie e il podio in campionato, ma il lavoro, la passione e la dedizione hanno portato a risultati straordinari, che condivido con squadra, staff e tutti coloro che hanno contribuito a questo exploit. La Carrera Cup Italia è una delle massime serie, sapevamo avrebbe rappresentato un salto in avanti molto significativo. Ci siamo messi alla prova ed è stato un onore ritrovarmi nel paddock e in pista con così tanti piloti professionisti e rivali. Ritrovarsi poi tutti insieme alle premiazioni a Franciacorta è stato speciale: il palco finale che corona un'annata a tutto gas. Ora stiamo pianificando il 2022, l'obiettivo è rimanere protagonisti nella galassia Porsche».*

Ecco la nuova

SVELATE A VALENCIA LE PRIME INFORMAZIONI SULLA MONPOSTO CHE VERRÀ USATA DA STAGIONE 9, E PARE UNA BOMBA!

Fulvio Cavicchi

Con un design ispirato all'ala "Delta" dei jet da combattimento, nota per la sua efficienza aerodinamica, e poi ottimizzato per adattarlo alle corse su strada, ecco finalmente le prime immagini della vettura che verrà utilizzata dal 2023 nel Campionato del Mondo di Formula E. Volutamente scure di modo da fare solo da "antipasto" e solleticare l'appetito degli appassionati fino al giorno della presentazione ufficiale in pompa magna, queste foto sono state rilasciate da Formula E Holdings e dalla Federazione Internazionale dell'Automobile nella serata del primo giorno di test prestagione a Valencia. La Gen3 è stata descritta dal presidente della Fia Jean Todt come *«una macchina creata all'incrocio tra alte prestazioni, efficienza e sostenibilità»* e proprio per dare credito a questa dichiarazioni sono stati ufficializzati dei dati che paiono davvero interessanti ed eccitanti.
Chiaramente si è partiti dalla vettura usata oggi per migliorare il prodotto, ed il peso è stato ridotto per rendere l'auto più agile nei cambi di direzione (cosa chiaramente molto utile nei tracciati cittadini) e meno costosa in termini di energia per poterla muovere. Il motore è stato portato fino a 350 kW di potenza, circa un centinaio di chilowatt in più dei propulsori attuali ed equivalenti a circa 470 cv nei motori termici, e questo dovrebbe consentire velocità di punta fino a 320 km/h.
In più l'aggiunta di un secondo gruppo propulsore, questo collegato alle ruote anteriori, dovrebbe raddoppiare la potenza di recupero di energia, che salirebbe fino a 600 kW (250 kW dal powertrain anteriore e 350 kW dal posteriore). Addirittura l'organizzazione conta che, grazie a quest'ultima novità, circa il 40% dell'energia usata in gara si otterrà dal recupero in frenata; quindi in pratica quasi la metà dell'elettricità che muoverà le vetture durante le corse non avrà bisogno di essere prodotta in precedenza, per ribadire la sostenibilità ambientale del campionato e rispondere alle canoniche accuse dei dubbiosi sulla mobili-

belva

Ala Delta

La monoposto per Stagione 7 ha un design ispirato all'ala Delta dei jet da combattimento

tà elettrica su come venga prodotta la carica che muove le auto a batteria.
La quarta novità sarà l'assenza di freni idraulici al posteriore, e questa notizia suona come uno shock per tutti gli appassionati di automobilismo. Davvero pare assurdo che ad velocità di punta incrementata di 40 km/h venga associato un calo di potenza frenante, ma gli ingegneri ritengono che l'aggiunta di un altro inverter, dalla forte capacità di recupero energia, basterà per frenare a sufficienza l'auto in curva e quindi quel peso al posteriore non sarebbe necessario ma solo superfluo. Ma anche la totale assenza di un alettone posteriore colpisce, mentre altra novità aerodinamica è il ritorno alle ruote scoperte dopo che la Gen.2 attuale le vedeva chiuse per evitare che due vetture si agganciassero tra loro finendo per volare in aria.
In più sono state date delle specifiche, sempre per la questione sostenibilità, sulla riciclabilità di diverse componenti di questa Gen.3: tutte le fibre di carbonio delle carrozzerie danneggiate saranno recuperate con una nuova modalità innovativa di provenienza aerospaziale che ne permetterà il riutilizzo, ed anche il 26% delle gomme sarà in materiale sostenibile e riutilizzabile. Infine il 90% dell'energia caricata nelle batterie diventerà reale forza motrice, che si compara all'appena 40% di quella che si ottiene bruciando carburante nei motori delle vetture a combustione più efficienti.
L'Amministratore Delegato di Formula E, Jamie Reigle, ha dichiarato: *«Nel progettare l'auto Gen3, abbiamo deciso di dimostrare che alte prestazioni, efficienza e sostenibilità possono coesistere senza compromessi. Insieme alla Fia abbiamo costruito l'auto da corsa più sostenibile al mondo, infatti la Gen3 è la nostra vettura più veloce, leggera, potente ed efficiente di sempre. È una creatura progettata per il suo habitat: correre sulle strade della città in combattimenti ruota contro ruota».*

Sventola di nuovo il tricolore

FINALMENTE IL RITORNO DI UN PILOTA ITALIANO IN FORMULA E, CON ANTONIO GIOVINAZZI AL VOLANTE DELLA DRAGON

Fulvio Cavicchi

Sono passati quasi quattro anni da quel Rookie Test a Marrakech di gennaio 2018, in cui Giovinazzi provò la Formula E di prima generazione della Virgin Racing, ma alla fine l'occasione per correre nel Campionato Mondiale di formule elettriche è arrivata. Dopo tre stagioni con l'Alfa Romeo in Formula Uno, tornare sulle monoposto a batteria nei test prestagione di Valencia non è stato affatto facile per Antonio. Addirittura il pilota di Martina Franca ha dichiarato a Motorsport.com di essersi sentito "confuso": «*Avevo molte cose da imparare ed ero davvero un po' confuso. Ma il problema principale per me è la frenata, perché in F.1 si può spingere così tanto sul pedale anche grazie al tanto carico aerodinamico. Ma qui non puoi e sto lottando con questo. Ma*

Futuro con Dragon

Silurato dalla Sauber in F.1, Antonio Giovinazzi disputerà la prossima stagione in Formula E. Il pilota pugliese ha effettuato i primi test stagionali a Valencia. Correrà con una monoposto del team Dragon

ricordo che quando guidai la vettura Gen.1 fu lo stesso». Giovinazzi ha potuto svolgere solo i primi due giorni di test collettivi perché è poi dovuto volare in Arabia Saudita per la gara di Formula Uno, quindi dovrà lavorare tanto per recuperare sia la giornata finale che soprattutto tutta l'esperienza che gli manca in un campionato per nulla facile per i debuttanti come si è sempre dimostrato quello di Formula E. «*Durante le prove di qualificazione ho perso alcuni giri, e non è stato l'ideale. Lo stesso nella mattina del secondo giorno, e mi salto anche l'ultimo giorno di giovedì perché devo andare in Arabia. Quindi non il massimo, ma questa è la situazione e mi concentrerò maggiormente sul simulatore per adattarmi a questa macchina. Prima della gara di apertura non avrò fatto molti chilometri, quindi cercherò di fare del mio meglio in quell'occasione e punto a passare molto tempo in fabbrica a dicembre e gennaio*». Il nostro portacolori, che riporta il tricolore nel paddock elettrico dopo l'esperienza di Luca Filippi in stagione 4, è andato ovviamente migliorando col passare delle sessioni, come era fin troppo facilmente immaginabile dato che sono passate neanche due settimane tra l'annuncio dell'accordo con la Dragon Racing e quando Antonio è salito in macchina la prima volta, e nel frattempo ha anche corso in Qatar con l'Alfa Romeo. Quindi non c'era molto tempo per prepararsi prima di Valencia ed ecco che si è passati dalla 21esima posizione della mattina del lunedì alla 15esima del mattino del giorno successivo. Ma soprattutto è stato nel pomeriggio del secondo giorno che ha dato l'impressione migliore. Infatti in classifica ha chiuso si 17esimo, ma ad appena otto decimi dalla Mercedes di Stoffel Vandoorne in testa. E questo nella sessione che si è rivelata la più veloce delle quattro a cui ha preso parte e quindi quella in cui tutti hanno cercato la velocità. Chiave per valutare la prestazione di Giovinazzi è chiaramente il compagno di squadra; e di certo Sérgio Sette Câmara non è per niente un confronto facile, dato che sin dal suo debutto in Formula E nella stagione passata il brasiliano si è soprattutto messo in mostra per le sue qualità velocistiche. Nella quarta sessione erano solo tre i decimi a separarli, ma chiaramente, in un campionato dove (in quella sessione) tra il primo ed il 18esimo c'è appena un secondo, si tratta di un distacco già di un certo peso. Ma si è più che dimezzata la distanza tra i due portacolori Dragon rispetto alla prima sessione, quindi il cambio è notevole ed in positivo.

Nella seconda giornata il pugliese ha potuto anche provare a gareggiare, quando è stata fatta una simulazione di corsa per provare le novità regolamentari, e l'ha poi commentata con la troupe di Sport Mediaset: «*In gara bisogna pensare tanto al consumo della batteria. Ho un po' di esperienza nell'endurance e in F.1, ma qui è ancora più importante. Le gare sono molto avvincenti ed è bello ci sia sempre un vincitore diverso. Non vedo l'ora di correre la mia prima, si possono fare molti sorpassi nei circuiti cittadini*».

Proprio a questo riguardo, Antonio ha detto a The Race che il fatto che qualsiasi team di Formula E abbia una possibilità di vittoria in gara sia stata una grande influenza nella sua decisione di scegliere la serie elettrica, quando ha perso il suo posto in Alfa Romeo: «*Penso che la F.E sia qualcosa di diverso dalla F.1, in cui sai che andrai a una gara e Mercedes e Red Bull la vinceranno. Qui invece non sai mai cosa può succedere*».

Brilla la stella

CINQUE SESSIONI SVOLTE NEI TEST PRESTAGIONE DI VALENCIA, IN CUI HA BRILLATO SOPRATTUTTO IL POWERTRAIN MERCEDES

I test prestagione 2021 si chiudono con 21 vetture in appena 1"1. Il livello di piloti e squadre resta sempre altissimo e nessuno riesce ad avere un vantaggio forte sulla concorrenza. Però quando le prestazioni sono così simili, anche i vantaggi piccoli fanno una grande differenza ed allora non può essere un caso che nei primi sei ci siano ben tre powertrain Mercedes. La casa della Stella è stata la più veloce in assoluto, lo è stata in due sessioni di test su 5, ha ottenuto la "pole position" nella simulazione del nuovo formato di qualifica ed addirittura si è presa tutte le prime quattro posizioni nella simulazione di gara. Certamente sono test invernali, però il segnale resta comunque bello forte. Quest'anno ci sono stati davvero pochi sconvolgimenti rispetto alla stagione passata, infatti ben cinque formazioni hanno confermato in toto i due portacolori dell'anno passato, mentre le altre sei ne hanno sostituito solo uno. Confermate le coppie delle squadre al top in Stagione 7, quindi Mercedes, Jaguar, Ds e la rinominata Envision Racing (la ex-Virgin) oltre che il duo Porsche; si son sicuramente rinforzate la Venturi, con di Grassi affiancato al confermato Mortara, e la Mahindra che ha preso Rowland dalla Nissan. Dove si è accasato Günther. Da valutare invece Nio, Dragon e Andretti, che schiereranno i tre rookie della stagione: Ticktum, Giovinazzi e Askew.

LE NUOVE QUALIFICHE

Ha debuttato il nuovo sistema di qualifica "a tabellone tennistico". I piloti vengono divisi in due gruppi in base alla classifica piloti, e hanno 10' per fare segnare la loro migliore prestazione. I migliori 4 di un gruppo vanno ad affrontare quelli dell'altro in sfide uno contro uno su giro secco. Il più veloce avanza dai quarti alle semifinali, e poi alla finale per la pole. I rimanenti del gruppo da cui è uscito il poleman si schiereranno poi nella fila della pole e quelli da 5° a 12° dell'altro gruppo nell'altra fila. Ma dopo questo test i team stanno chiedendo che vengano portati a 12 i minuti del gruppo, perché chi viene fermato per le verifiche casuali della Fia nelle qualifiche rischia di non riuscire a fare almeno un 2° tentativo. In più alcune squadre hanno chiesto di abbandonare la divisione in base alla classifica in favore di una vettura per team per evitare possibili giochi di squadra, ma questo è difficile che venga accettato.

CLASSIFICHE

Formula E, Valencia, 29/11/2021-02/12/2021
Classifica Assoluta delle 5 sessioni: 1. Mortara (Venturi) 1'25"763; 2. Jean-Éric Vergne (DS Techeetah) 1'25"804; 3. Vandoorne (Mercedes) 1'25"861; 4. Evans (Jaguar) 1'25"884; 5. Wehrlein (Porsche) 1'25"895; 6. De Vries (Mercedes) 1'25"901; 7. Cassidy (Envision Racing) 1'25"913; 8. Frijns (Envision) 1'25"918 (sessione 5); 9. Félix da Costa (DS Techeetah) 1'26"061; 10. Dennis (Andretti) 1'26"100; 11. Sims (Mahindra) 1'26"107; 12. Bird (Jaguar) 1'26"162; 13. Rowland (Mahindra) 1'26"197; 14. di Grassi (Audi) 1'26"256; 15. Lotterer (Porsche) 1'26"419; 16. Buemi (Nissan) 1'26"472; 17. Askew (Andretti) 1'26"519; 18. Sette Câmara (Dragon) 1'26"577; 19. Günther (Nissan) 1'26"765; 20. Turvey (NIO) 1'26"882; 21. Giovinazzi (Dragon) 1'26"894; 22. Carrol (NIO 333 FE Team) 1'28"192; 23. Ticktum (NIO) 1'28"791; 24. Powell (Envision) 1'29"724.

L'ultimo giro di Ayrton lascia il segno

UN MERAVIGLIOSO DOCU-FILM DI UN'ORA A CURA DI SKYSPORT PER IL FORMAT STORIE GRIFFATO DA MATTEO MARANI FA RIVIVERE CON RIGORE, PASSIONE E POESIA L'UMANA VICENDA DI SENNA E TUTTO CIÒ CHE ACCADE DAL MALEDETTO 1 MAGGIO 1994 IN POI, CON AUTOSPRINT IN POLE. APPUNTAMENTO SABATO 11 DICEMBRE, CANALE 201, DALLE 22.30

MATTEO MARANI, VICEDIRETTORE DI SKYSPORT E PER 24 ANNI GIORNALISTA DELLA CONTI EDITORE AL GUERIN SPORTIVO, HA VISSUTO GOMITO A GOMITO CON LA REDAZIONE DI AUTOSPRINT TUTTO IL CASO SENNA E HA DECISO DI SALDARE IL DEBITO AFFETTIVO CON QUESTA STORIA, REALIZZANDO UNO STUPENDO E COMPLETISSIMO DOCU-FILM DI UN'ORA SULL'ARGOMENTO

Ecco gli orari su SkySport
Sabato 11 ore 22.45 - Canale 201 (SkySport1)
Domenica 12 ore 17 e 20 - Canale 207 (Formula 1)

AUTOSPRINT
La Formula 1 sotto shock
È MORTO SENNA

CAPOLAVORO DI GIORNALISMO
Sopra la cover di As subito dopo il giorno 1 maggio 1994. Matteo Marani, a sinistra, con Andrea Parini e Fabio Fiorentino hanno dato vita a una stupenda puntata di "Storie" intitolata "L'ultimo giro di Ayrton" a cura di SkySport, in onda sabato 11 dicembre alle 22.30 sul canale 201. In alto, Senna in due immagini del Gp di San Marino nel quale, nella foto grande, sta correndo incontro al suo destino

di **Mario Donnini**

È un momento bello e fecondo per la F.1 della dimensione reale e, facendo un passo di lato, nell'universo parallelo del cuore e del ricordo, anche per quella rivissuta e mai dimenticata. Poco dopo l'uscita su Netflix del docu-film su Schumacher, tocca ora a SkySport piacere e stupire con " L'ultimo giro di Ayrton", puntata di un'ora del format "Storie", firmata e condotta da Matteo Marani, vicedirettore di SkySport, in collaborazione con i co-autori Andrea Parini e Fabio Fiorentino. E attenzione perché questo, per chi ama le corse, Ayrton e anche Autosprint, non è solo un episodio di buon e bel giornalismo, ma assurge a vero e proprio imperdibile evento, perché tra quelle immagini, in quella storia e nei volti vissuti e negli occhi ancora lucidi dei testimoni narranti c'è anche la nostra e la vostra storia, quasi a sfogliare un album di famiglia che provoca nostalgia, affetto e rimembranza. Sentimenti saldati tutti, immagine dopo immagine, da un nodo in gola presente, lieve, discreto e mai indugiato.
Perché "L'ultimo giro di Ayrton" non reca malinconia né tristezza ma tanto giornalismo condito da un filo di saudade servito in un letto di poesia.

←

Occhio a sabato 11 dicembre!

Il conto alla rovescia è iniziato e sabato 11 dicembre, nel cuore dell'ultimo weekend del mondiale di Formula Uno, SkySport1 lo manderà in onda nel canale 201 a partire dalle 22.45.

E tanta è la qualità dell'analisi, la piacevolezza del narrato e palpabile il pathos dell'argomento, che la narrazione scorre adrenalinica e incalzante, riuscendo al tempo stesso a raccontare una carriera, a illustrare un'inchiesta e lasciare una meravigliosa testimonianza su vita, sorte e miracoli di Ayrton Senna, a tutt'oggi senza ombra di dubbio il campionissimo più amato, pensato e rimpianto della Formula Uno moderna.

«*La nostra idea di base si muove su un piano duplice* - spiega Matteo Marani, che firma l'apprezzatissimo format "Storie" -, *ossia quello di raccontare l'inchiesta sulla morte di Ayrton, perché amo da sempre il giornalismo di approfondimento e adoro capire, narrare e puntualizzare vicende complesse e affascinanti come quella relativa al caso Senna e in secondo luogo, passo a un aspetto più intimo, ossia quello di rivivere il flusso della memoria e dei ricordi anche personali, pagando una sorta di debito affettivo. Perché, avendo lavorato per 24 anni al Guerin Sportivo, settimanale fratello di Autosprint, a San Lazzaro di Savena, quindi a contatto con tutti voi e con le emozioni e il clima di quei giorni così drammatici e particolari della fine di Ayrton, non potevo non sentire una sorta di debito affettivo morale volto a ripercorrere quel vissuto colmandolo di valenza giornalistica e di contributi in grado di portare luce nuova e afflati antichi a un argomento di richiamo così intenso e intatto*».

IL GIORNO DEL DESTINO PER AYRTON

Domenica 1 maggio 1994 lo sguardo di Ayrton sembrerebbe quasi tradire un inquieto e malinconico presentimento, sopra. Nell'altra pagina, sotto, il campionissimo a Imola in testa al gruppo, con Schumi e in pit-lane

Un condiviso album di famiglia con AS

Matteo, sei uomo di Sport ma non certo solo di Sport, e qui per una volta ti muovi su un terreno, quello della F.1, che ti vede guest star e non specialista; eppure questo, gustando il tuo lavoro, appare un vantaggio, perché da giornalista coi controfiocchi e da affabulatore puro ma sobrio, lo hai reso profondo ma mai paludato, rigoroso assai e contemporaneamente agile e godibile sia per i fans di Ayrton che per i nerd della F.1 e pure per chiunque voglia assistere al dipanarsi di una vicenda tosta e magnetica, oltre che calda, caldissima in tutti i suoi aspetti. «*Guarda* - commenta Marani -, *Ayrton Senna è un personaggio universale, larger than life, come dicono gli anglosassoni, ossia più largo della vita, ovvero largo di suo, aggiungo io. L'intuizione di andare a rivivere la sua storia è di uno dei co-autori del format Storie, ovvero di Andrea Parini, e per il resto, quanto a me, mi sono anche lasciato cullare dal piacere di andare a scorrere quello che sento e ritengo - e tu stesso non puoi che avvertire come tale - come un condiviso album di famiglia, che mi e ci ha visto condividere quei giorni, quei nomi, quell'atmosfera e anche, diciamo così, quell'epoca del giornalismo e dell'informazione*».

E, andando ancor più in profondità, il metodo d'approccio mediatico del lavoro di Marani and company rende il prodotto molto più un docu-film a sé stante che non una puntata di un programma più vasto. «*La definizione di docu-film mi piace molto e aggiungo, rispondendoti, che per cuocere questa portata sono state unite da una parte la ricerca delle immagini e la raccolta delle prove documentali, andando a mostrare anche tessere fondamentali di-*

rettamente tratte dal processo e mai mostrate prima, amalgamando ed esprimendo il tutto tramite una scrittura che non nasce nella televisione e per essa, ma nella periodica, con una sua genetica nella parola scritta che solo poi diventa Tv, possibilmente colorandosi di un'evocatività diversa».

Testimoni molto "nostri"

Una parte assai toccante e per certi versi molto nostra de "L'ultimo giro di Ayrton" è quella relativa alla scelta dei testimoni d'inchiesta, ovvero degli intervistati del programma, tra i quali spiccano, oltre e al di là di Flavio Briatore, di Gian Carlo Minardi e di Federico Bendinelli, figura di primo piano nella gestione dell'autodromo di Imola nel 1994, il già vicedirettore di Autosprint Franco Nugnes e su tutti lo stesso Angelo Orsi, storico fotoreporter del nostro settimanale e grande amico di Ayrton, a restituire molto del clima e del contesto di quei giorni, all'interno di una storia globale del caso Senna che deve moltissimo proprio ad Autosprint. «*E non ti nego* - chiosa Matteo - *che una grande emozione per me e per noi è stata anche vedersi spalancare le porte di Imola da Gian Carlo Minardi, per andare a filmare immagini alla curva del Tamburello, accompagnato proprio da Angelo Orsi, con l'atmosfera particolarissima e sospesa di quel luogo. Una curva modificata e soppressa che ti fa avvertire simultaneamente la presenza e l'assenza di Ayrton, la sua storia spezzata ma anche l'impossibilità di dimenticarlo, all'interno di una sensazione di vicinanza del campione che continua a mettere i brividi*».

L'atmosfera laterale da racconto padano

Matteo, in effetti questa sembra una storia grande, ecumenica, universalmente vissuta e rivivibile, sorta di epica narrazione omerica della perdita ingiusta d'un grande guerriero, tuttavia la tua e la vostra narrazione scorre anche lieve, raccontando con rigore e perfino con carezzevole poesia una favola gotico-padana, un racconto in cui l'agro e il dolce mescolano alle verdi colline imolesi i tratti austeri del tribunale di Bologna, disegnando un'atmosfera che non spiacerebbe al palato di Pupi Avati... «*Sì, la caratterizzazione spazio-temporale è una delle chiavi di volta della nostra narrazione e in effetti la trama è anche legatissima al territorio, visto che il nucleo del narrato nasce a Imola e si chiude, undici anni dopo, a Bologna, con la sentenza definitiva: e in mezzo c'è San Lazzaro di Savena con Autosprint e il suo ruolo fondamentale di centro di gravità dell'inchiesta giornalistica che darà una svolta all'intero caso Senna*».

Un passo, anzi, molti passi indietro

Già, Autosprint. Magari, per rendervi ancora più gradevole "L'ultimo giro di Ayrton" un'introduzione non guasta. Una sorta di prequel, come si dice nel mondo del cinema, ovvero un passo indietro tale da rendere tutto più chiaro.

E allora andiamo a ritroso, a quel 1994 in cui Alain Prost smette e finalmente Senna ottiene la sospirata Williams-Renault.

Per anni il Mondiale parrebbe prenotato dal tonitruante nuovo binomio. Ma il destino ha altre idee.

Il pomeriggio del 1° maggio 1994 cambia tutto, per sempre. Ayrton perde la vita nello schianto terrificante della curva del Tamburello.

Il prezzo definitivo. Non sono previste rivincite.

L'ingiustizia suprema è accaduta. Punto. È la fine.

Bologna, redazione di Autosprint, 1 maggio 1994

E invece no. Mentre la comunità delle corse, il Brasile e, diciamolo, il mondo intero, piangono il campione più amato, a San Lazzaro di Savena, provincia di Bologna, nella redazione di Autosprint, accade qualcosa di straordinario e segreto, che sulle prime e per decenni pochi conoscono e un ristrettissimo numero di iniziati, tra i quali seppur lateralmente, lo stesso Matteo Marani, vive in diretta.
Per uno strano e oscuro gioco del fato, quel pomeriggio tra i primi a precipitarsi nel luogo dell'incidente, in motorino, c'è uno dei più grandi amici di "Magic", il fotografo Angelo Orsi, il quale d'istinto, scatta a mitraglia una serie innumerevole di foto del Campione ferito a morte. In redazione è vietato parlarne, il tutto è segretato, eppure dai movimenti strani dei capi, dai sussurri e dalle riunioni riservatissime, qualcosa trapela. Autosprint ha le immagini agghiaccianti che il mondo sta cercando. Quelle del più Grande della F.1 moderna colpito alla testa da un pezzo di sospensione che s'è comportato come una fiocina sparata da un immaginario sub assassino, condannandolo.
Roba da passare alla storia, da diventar ricchi solo cavalcando il sensazionalismo, l'onda emotiva del momento, la retorica del dolore spettacolarizzato e fine a se stesso.
Invece no. Quelle immagini che il mondo, anzi, la parte peggiore del mondo, bramerebbe, vengono occultate, nascoste, proibite per sempre perché l'orrore nulla aggiunge alla verità, direbbe saggio Indro Montanelli.

Cavicchi & Nugnes all'attacco

In poche ore il direttore Carlo Cavicchi prende - insieme al suo secondo, Franco Nugnes -, alcune decisioni che lo rendono, da gran giornalista, un timoniere semplicemente immenso. Il suo settimanale eviterà di speculare sulla spettacolarizzazione della morte in diretta, uscirà semplicemente con copertina nera e s'impegnerà a provare e dimostrare, giorno per giorno, durante mesi di ficcante giornalismo d'inchiesta, che Ayrton non ha sbagliato, è morto senza commettere errori e che a cedere è stato il piantone dello sterzo della sua Williams, della quale è divenuto all'improvviso innocente passeggero. Una lezione profonda e coraggiosa, una ricerca della verità che gli anni valorizzeranno, coronandola d'un successo comunque amaro ma che ora è giusto riconoscere.
Niente e nessuno, neppure le risultanze processuali, riusciranno poi a essere più precise e puntuali, del rigore professionale, delle capacità e del rigore deontologico dimostrato da Cavicchi, Nugnes e Orsi per primi, coloro che avevano in mano lo scoop della vita e che preferirono segretarlo in cassaforte sino alla fine dei secoli, perché Ayrton Senna era un uomo, un campione, un amico, che in quel momento meritava qualcosa d'altro e di più.

DOPO LA SAFETY-CAR LA TRAGEDIA
Sopra, Ayrton dietro la Safety-Car guidata da Max Angelelli. Il crash avverrà poco dopo il restart. In basso, due cover molto indicative del ruolo svolto da As per l'accertamento della verità processuale e non solo, nel caso Senna. Nell'altra pagina, il campionissimo con il direttore tecnico della Williams Patrick Head e nell'abitacolo della sua monoposto. Più al centro, Matteo Marani, vicedirettore di SkySport

Un supplemento morale ed affetto

Un supplemento morale di affetto, un risarcimento esistenziale definitivo alla ricerca dell'ultima verità, dell'ultimo disperato tentativo di difesa della sua memoria, che nei decenni sarebbe comunque stupendamente riuscito.
E adesso, ventisette anni dopo, qualcosa di poetico e irrosolto galleggia ancora nell'aria, tra noi tutti e Ayrton. Come in una storia d'amore immensa bruscamente interrotta ma mai finita davvero, nella quale ciascuno sentiva di volere e potere dare di più, se solo ce ne fosse stato il tempo.
Per motivi semi-psicanalitici, sembra quasi che tutti provino, che tutti noi proviamo ancora, un senso di debito con Ayrton Senna. E qui si inserisce anche l'attesissimo contributo di Matteo Marani e SkySport. Un'altra occasione meravigliosamente colta per saldare appunto il debito con le emozioni, l'esaltazione, i momenti in cui Ayrton stesso ci ha fatto dire, come il Faust di Goethe, "Fermati, attimo, sei bello", per quella stima infinita che non abbiamo neanche avuto le occasioni giuste per dimostrargli.
Per quei suoi occhi che ancora oggi, dalle immagini, divorano chi li guarda, regalando un senso di serena enigmaticità, dell'incompiutezza di una celeste corrispondenza che sentiamo insopprimibilmente di voler colmare e onorare. ●

Quelle M23 un po' strane

TRA I 14 TELAI DELLA McLAREN PIÙ LONGEVA, IN GARA NEL MONDIALE DAL 1973 AL 1978, I PIÙ PARTICOLARI SONO QUELLI SCHIERATI DAI PRIVATI O DALLA CASA COME TERZE VETTURE. ECCO GIOIE E RISULTATI OTTENUTI DA QUESTA F.1 CULT NELLA CHIAVE PIÙ MINIMALISTA

LA McLAREN M23, VINCITRICE DI DUE TITOLI MONDIALI F.1 CON EMERSON FITTIPALDI NEL 1974 E JAMES HUNT NEL 1976, HA AVUTO UNA CARRIERA LUNGA E INTERESSANTE ANCHE SCHIERATA DA TEAM INDIPENDENTI O FINANCO COME TERZA VETTURA DALLA CASA UFFICIALE. ANDIAMO A RIPERCORRERE SODDISFAZIONI E MOMENTI INTENSI DI QUESTA CARRIERA COSÌ LATERALE RISPETTO A QUELLA PIÙ CONOSCIUTA

di Mario Donnini

La McLaren M23 insieme alla Lotus 72 resta la monoposto di F.1 più longeva nella storia moderna dei Gran Premi, con sei stagioni consecutive disputate, dal 1973 al 1978 e, nel suo caso, due titoli mondiali vinti, il primo nel 1974 con Emerson Fittipaldi e il secondo nel 1976 grazie a James Hunt.
Tuttavia il capolavoro del progettista Gordon Coppuck, oltre a incarnare a metà Anni '70 il sogno di qualsiasi top driver di F.1, vanta anche una strana, affascinante e mai abbastanza indagata vita parallela, quale immancabile e il più delle volte proibito oggetto del desiderio per i piloti privati.
Sì, proibito spesso, ma non sempre, perché in rari e fortunati casi la M23 in mano ai piloti indipendenti ci va eccome, peraltro dando vita a una nuova e fortunata striscia di prodezze e successi mai abbastanza in luce nei racconti e nelle ricostruzioni. Una lacuna che, finalmente, è giusto e piacevole colmare.

Anche perché, a ben guardare, la M23, ridendo e scherzando, negli Anni '70 riesce anche a vincere due titoli sudafricani di Formula Uno, più campionati domestici in Gran Bretagna e in Australia. Ed è proprio grazie ai coraggiosi sforzi di un team privato che nel 1978, all'International Trophy di Silverstone, il glorioso modello nelle mani di Tony Trimmer ottiene l'ultimo podio in una gara internazionale di F.1 non valida per il mondiale.
Una storia gloriosa, quindi, anche e ben al di là degli anni e dei trionfi ruggenti ottenuti in veste ufficiale dal 1973 al 1976 nelle livree Yardley prima e Marlboro poi.

Una produzione quasi di serie!

Alla diffusione delle M23 in mano privata contribuiscono due fondamentali fattori inscindibili che da sempre la contraddistinguono: quantità e qualità. Tanto per cominciare, di M23 ne vengono costruite complessivamente quattordici, tanto da renderla una delle monoposto più diffuse in tutta la storia della F.1 moderna. Inoltre, a ben guardare, le M23 sono quindici, perché ad esse va aggiunta anche la M25 di F.5000 che nel 1978 viene convertita all'uso di F.1 da Emilio De Villota, che la utilizza solo nelle qualifiche del Gp di Spagna, ma questo è un particolare di nessun conto, utile solo ai maniaci delle stranezze.
Di certo c'è che storicamente la McLaren per aggiornare la sua longeva monoposto anno dopo anno preferisce produrre nuove scocche, dando il cambio alle vecchie e cedendole di volta in volta a squadre indipendenti, tanto da far proliferare una vettura che nelle serie nazionali non può non risultare fin da subito invidiata quanto vincente.

Nel mondiale da privata

Morale della favola, la diffusione della M23 tra gli indipendenti coincide col tramonto dei piloti privati nel mondiale. Ancora poche, pochissime stagioni e col Patto della Concordia d'inizio Anni '80 il regolamento obbligherà i team a costruirsi le rispettive macchine, vietandogli di acquistarle per poi farle correre sotto le proprie insegne.
La M23, quindi, oltre a rappresentare il sogno degli indipendenti resta anche per certi versi una sorta di ultimo grido collettivo di libertà da parte dei più deboli, e ciò ne aumenta il fascino.
Tra le quattordici (più una) M23 prodotte, alla fine quattro vengono riciclate in mano privata nei Gran Premi, ossia la 1, la 6, la 11 e la 14, con quest'ultima che vanta la caratteristica d'essere l'unica costruita dalla Casa specificatamente per l'uso di un team privato, realizzata quindi nel 1977 quale modello di fine serie, mai utilizzata dalla Casa ufficiale e destinata direttamente alla BS di Bob Sparshott per fare correre il suo pilota, ovvero lo statunitense Brett Lunger.

I primi esperimenti con Charlton

In realtà la prima M23 a correre in mano privata è la 02 nella mani del sudafricano Dave Charlton, che la usa per sostituire la sua gloriosa Lotus 72 ed è proprio con la McLaren che il pilota si aggiudica per due volte consecutive, nel 1974 e nel 1975, il prestigioso e ben remunerato campionato sudafricano di F.1, col team dell'emigrante italiano Scribante. Addirittura il primo anno Charlton vince consecutivamente le prime cinque gare della stagione e comincia ad avere un minimo di sfida solo quando Ian Scheckter, il fratello di Jody, per la sua Lotus 72 passa dalla problematiche Firestone alle più competitive GoodYear.
L'anno dopo lo stesso Charlton batte ancora Scheckter tre a due quanto a vittorie, regolando il rivale che stavolta è passato a una più fresca Tyrrell 007. Ma attenzione, perché Charlton oltre a essere il primo privato che corre con la M23 nel mondiale, è anche incredibilmente il solo che riesce a strappare il record assoluto della pista di Kyalami nel 1975, perché in una gara di campionato sudafricano strabilia andando più veloce delle monoposto del campionato iridato... E non finisce qui, perché la M23/2 finisce nel 1977 nelle mani dell'esperto pilota australiano John McCormack che adotta un inedito motore Leyland V8 e trasforma la vettura in F.5000. Ed è proprio in questa veste che nel 1976 e nel 1977 la ormai gloriosa M23/2 riesce ad aggiudicarsi anche due titoli australiani, prima di finire carrozzata e convertita per disputare anche qualche gara della serie Can-Am, a coronamento di una carriera ultravincente e ipervariegata, salvo tornare in veste di F.1 e fare parte ora della collezione privata di Jody Scheckter.

GRAN CARRIERA TRA GLI INDIPENDENTI
Sopra, Emilio De Villota con la M23 corre nel mondiale 1977 qualificandosi in due Gp. A destra, Dave Charlton, qui dietro alla Tyrrell 007 di Ian Scheckter, corre con la M23 del team Scribante fino al 1975

Nel 1977 l'esplosione iridata

Eppure è il 1977 l'anno che vede la maggior proliferazione di McLaren private nel mondiale di F.1, proprio quando la Casa ufficiale è passata - peraltro senza gioia - alla nuova ma non altrettanto guidabile, competitiva e fortunata M26.
Senza dubbio la più regolare, stabile e valida tra le M23 in chiave iridata diventa, in quel magico 1977, proprio quella affidata alla BS di Bob Sparshott per Brett Lunger, alla quale si affianca l'esemplare schierato dallo spagnolo Emilio De Villota, che alla fine riesce a qualificarsi soltanto in occasione di due Gran Premi.

Tra l'altro il 1977 è un anno molto particolare per la McLaren, che in due occasioni, accanto alle M26 ufficiali affidate a James Hunt e a Jochen Mass, decide di sperimentare due giovani piloti, portandoli al debutto. Si tratta dello sconosciuto Gilles Villeneuve nel Gp di Gran Bretagna a Silverstone, che con la M23 passa senza problemi la tagliola delle prequalifiche e in gara arriva alla soglia della zona punti, non centrata solo per una sosta ai box aggiuntiva e non programmata.
Sempre guidando una M23 - nella strana e ibrida veste di vettura ufficialissima ma nello stesso tempo di terza e supplementare monoposto schierata al di là delle canoniche due -, c'è la partecipazione di Bruno Giacomelli al Gp d'Italia 1977, anche lui con colori Marlboro e con tanto di contratto ufficiale. Anche se il bresciano sarà meno fortunato del canadese, perché il suo Cosworth lo abbandona già nelle prime fasi del Gran Premio monzese, a chiudere anzitempo una partecipazione che avrebbe meritato miglior fortuna.

IL DEBUTTO DI GILLES CON LA M23 NEL 1977
Sopra, Brett Lunger in Austria con la M23 della Bs e, al centro, Gilles Villeneuve al debutto F.1 a Silverstone nel 1977. In alto, di nuovo Dave Charlton con la M23 schierata dalla Scuderia Scribante

La recensione di Bruno Giacomelli

Curiosamente, le prime stagioni complete in F.1 Villeneuve e Giacomelli le vivranno altrove, rispettivamente in Ferrari Gilles e all'Alfa Romeo Bruno, ma è proprio il caso di dire che la M23 in F.1 rappresenta per entrambi il primo amore. *«In realtà mai ho guidato una monoposto sincera, piacevole e valida come la M23 nel 1977 a Monza* - ricorda Bruno -. *La considero un vero e proprio capolavoro di vettura e non faccio nessuna fatica a capire e pensare come sia poi diventata, oltre che una gran macchina nella storia della F.1, anche il sogno dei piloti privati. Perché, tra l'altro, era anche facile da gestire oltre che relativamente semplice da mettere a punto e da condurre in gara. Tutt'altra cosa rispetto al modello successivo, la M26, che io ho condotto per un programma limitato di gare nel 1978, prima di passare all'Alfa Romeo. Ebbene, guidare la M26 mi fa subito capire e rimpiangere la M23, perché la più recente McLaren è dura, difficile assai meno maneggevole della sua gloriosa mamma»*.

Nel 1978 ancora in gara nella F.1 iridata!

Gli anni passano, la F.1 cambia volto, viene scoperto l'effetto suolo che drammaticamente muta il volto della massima formula, eppure anche nel 1978 la M23 continua a essere di scena nel mondiale, diventando anche una specie di nave scuola in grado di affinare esperienza e qualità di un altro giovane talento dotato di gran futuro, ossia Nelson Piquet. È vero, il brasiliano debutta in F.1 nel Gp di Germania a Hockenheim riuscendo a qualificare la modesta Ensign, ma subito dopo coi buoni uffici della Marlboro viene dirottato sulla M23 del solito team BS di Bob Sparshott per tre gare, prima che l'avveduto e onnipresente Bernie Ecclestone fiuti l'affare, mettendo sotto contratto pluriennale Nelson per schierarlo a partire dal Gp del Canada di fine stagione, addirittura su una terza Brabham messagli precipitosamente a disposizione.

Alla corte di Bob Sparshott

Il team sovrano delle M23 private nel mondiale di F.1 resta la Bs Fabrication di Bob Sparshott, con sede a Craddock Road, presso Luton e John Woodington in veste di responsabile sui campi di gara. In realtà l'accordo per rilevare una M23 dalla squadra ufficiale viene perfezionato a inizio 1977 e Teddy Mayer, boss della McLaren, tiene a specificare che l'affare può essere fatto solo se la BS si impegna poi a non stressare durante la stagione la McLaren chiedendo pezzi di ricambio. La BS non ha problemi, perché possiede una factory in grado di realizzare una F.1 da zero, peraltro come ha già fatto costruendo in precedenza per conto terzi le Hesketh. Morale della favola la prima M23 che la BS rileva è quella col telaio siglato 11, mentre l'anno dopo acquisterà anche la 14 appositamente realizzata per la squadra indipendente. Pilota della BS è l'ex marine Brett Lunger che viene schierato sotto diverse livree della company statunitense

del tabacco Liggett & Meyers, tipo Chesterfield, Lark e L&M: ecco perché la livrea di quella M23 curiosamente cambia di volta in volta...
Anche se la macchina è ben preparata e il pilota discreto, i risultati non sono da sensazione. Spiega lo stesso Woodington: *«Lunger come pilota ha due caratteristiche ben precise: ama molto correre ma non altrettanto mettere a punto la macchina. Punto due, ci sono piste che lui adora e sono quelle veloci come Silverstone, Hockenheim e Monza. Lì dà il meglio, nelle altre, specie in quelle più guidate, il suo talento non si esprime esattamente allo stesso modo»*. A titolo di curiosità, uno degli occasionali meccanici del team è un baby, il futuro pilota di F.1 e Lord Johnny Dumfries.

Con la M23 c'è pure Nelson Piquet!

Ma il 1978 è anche l'anno del decollo in F.1 dell'allora 26enne Nelson Piquet, che tanto deve all'esperienza incamerata proprio con la seconda M23 del team BS e anche in questo caso le memorie del direttore del team John Woodington sono preziose: *«Poi nel corso del 1978 c'è una cosa che toglie motivazione a Brett Lunger è l'arrivo per tre gare, nella seconda parte dell'annata agonistica, del giovane rookie Nelson Piquet sulla nostra seconda M23. Nelson è molto determinato e va fortissimo: questo finisce per scoraggiare un po' Brett, che a fine stagione, dopo una gara con l'Ensign, abbandona la F.1. Non è mai stata fatta molta chiarezza su quell'operazione ma in realtà Piquet arriva da noi proveniente dall'Ensign grazie a un accordo stipulato direttamente da John Hogan della Marlboro. Noi l'abbiamo capito subito che era un grande pilota, uno con la fredda mentalità del campione, anche se la nostra M23 ormai era sorpassata e lui poteva pensare solo di fare esperienza senza alcuna possibilità di buoni risultati. Eppure ricordo a Monza, dopo il primo via, col drammatico incidente che avrebbe poi causato il giorno dopo la morte di Ronnie Peterson, un Brett Lunger letteralmente sconvolto, anche se era un ex marine che aveva combattuto in Vietnam. Nelson Piquet invece era il figlio del Ministro della salute brasiliana, eppure, freddissimo e impassibile, se ne stava al nostro box, accanto alla sua M23 nei colori Marlboro limitandosi a chiedermi:* «sai mica quando è stata fissata l'ota per la seconda partenza?». Quanto a un giudizio sulla M23, lo stesso Woodington rincara la dose alla voce capolavoro: *«La verità è che il progettista Gordon Coppuck aveva realizzato una monoposto talmente indovinata, semplice, efficace e razionale, che il destino le era propizio sia quando lottava per il mondiale che nella sua ultima parte della carriera, quando serviva solo a qualificarsi magari a fondo griglia. E aggiungo una cosa: la macchina oltre che veloce e semplice da mettere a punto era anche maledettamente robusta, con una cellula di sicurezza*

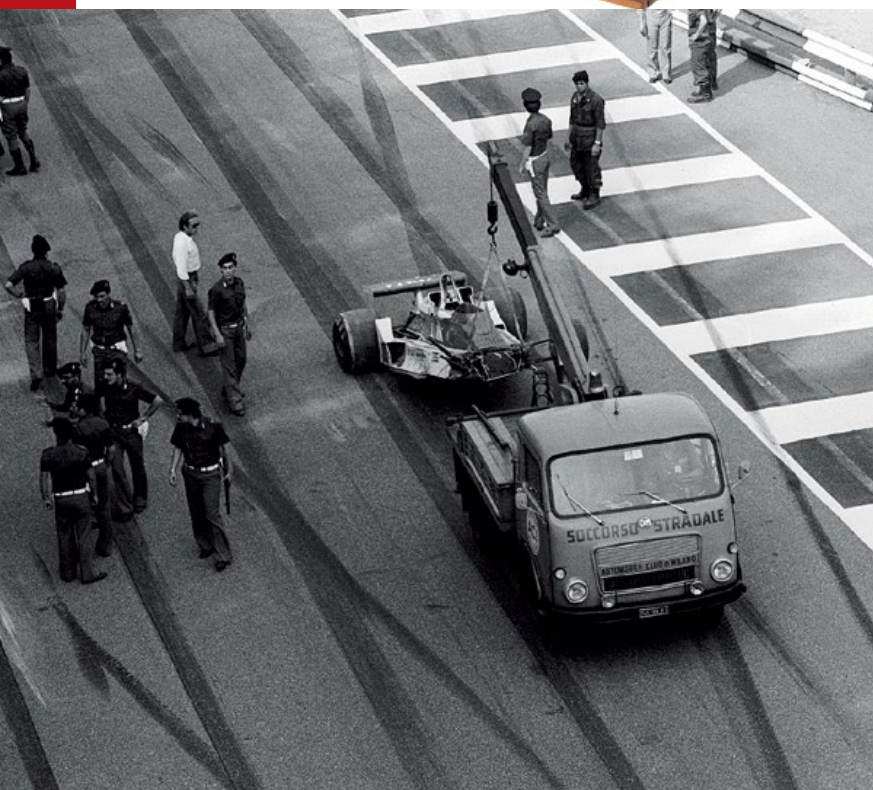
JACK O'MALLEY DEBUTTA IN F.1 A MONZA 1977
Sopra, Bruno Giacomelli alla Parabolica al volante della terza McLaren M23 schierata in veste ufficiale al Gp d'Italia a Monza. Poca fortuna per lui, perché il motore Cosworth Dfv si rompe in gara dopo una manciata di giri

molto ben realizzata a livello dei piedi del pilota. Il nostro Brett Lunger, che pure non è mai riuscito a ottenere punti iridati ma solo piazzamenti in top ten - al tempo avevano punteggio solo i primi sei al trafguardo, ndr -, *è stato sempre molto felice della robustezza della sua e della nostra M23».*

BRETT LUNGER A LIVREA CANGIANTE
Sopra e in alto, Lunger col team BS nelle varie colorazioni dei marchi del suo sponsor tabacchifero. A destra, due immagini di McCormack e della sua M23 riconvertita in F.5000 e motorizzata Leyland

Le prodezze di Tony Trimmer

E non finisce qui, perché in quell'anno, ovvero sempre nell'ultracreativo 1978, in realtà la M23 vive momenti indimenticabili grazie anche a Tony Trimmer, con un esemplare in forza alla Melechester Racing. Ecco il suo racconto di quella mini-epopea: *«Ho già vinto la serie Shellsport nel 1977 con la Surtees Ts19 e per il 1978 resto col team Melchester per prendere parte alla prima edizione del campionato Aurora Afx di F.1 che di fatto sostituisce dopo tanti anni la serie britannica di F.5000. Corriamo davvero con pochi soldi, eppure con la M23 colgo ben cinque vittorie e vinco anche il titolo. Però, pur essendo il pilota numero uno, non ho neanche il budget per disputare tutte le gare in programma e alla fine accetto la proposta di un mio piccolo sponsor, la Jetwain, per la cui azienda mi trasferisco a lavorare negli Usa, nel settore aeronautico».*

Eppure, traversie a parte, la storia di Tony e della gloriosa M23 è da urlo: *«La mia prima corsa in quel bellissimo 1978 con la M23 già portata in gara nel mondiale da Brett Lunger è pure la prima volta in cui mi siedo nel suo abitacolo. E quella resta una delle migliori macchine da corsa che io abbia mai giuidato. In quell'epica gara di Silverstone in prova vado cauto e parto dietro, ma in gara, sotto la pioggia battente, malgrado varie mie digressioni alla curva Abbey che è letteralmente allagata, tengo duro e alla fine mi classifico a sorpresa terzo assoluto, dietro alla Copersucar di Fittipaldi e alla Theodore del vincitore Rosberg. I quali scopro più tardi che avevano entrambi tagliato più volte la Abbey per evitare il laghetto formatosi a causa dell'uragano in corso...».* E che dire dello sfortunato tentativo di partecipare poi a metà stagione al Gp di Gran Bretagna sempre con la M23, stavolta dotata di numero di gara 40? *«C'è poco da commentare, in realtà, perché ci rifilano per l'occasione delle gomme Goodyear allucinanti che rovinano la guidabilità di tutte le macchine schierate dai team privati, all'ovvio scopo di farci fuori in chiave gara. Cosa aggiungere? La politica in F.1 a volte sa essere disgustosa. Così ancora una volta mi ritrovo tra i non qualificati in un Gran Premio iridato e non per colpa mia e stavolta è per sempre, perché non avrò altre chance. Ma tutto quello che di buono dico, penso e provo sulla stupenda McLaren M23 resta valido: è un capolavoro di macchina e quanto di meglio mi poteva capitare per provare le mie capacità».*

McCORMARCK MUTA LA SUA M23 IN CAN-AM!

A lato, McCormack con la sua vecchia McLaren M23 ricarrozzata da F.5000 a Can-Am. A sinistra, nella foto in bianco e nero, la M26 di Lunger a Monza dopo il crash di Peterson e, in basso, il suo compagno di squadra in seno al team BS Nelson Piquet con la M23 lasciatagli dal pilota statunitense nella seconda parte del 1978, visto che Brett è passato appunto al modello più recente

INTERNATIONAL TROPHY '79 CON TRIMMER A PODIO

A destra e sotto, Tony Trimmer con la M23 della Melchester. Nella foto in bianco e nero è in azione nel bagnatissimo International Trophy 1978, gara non valida per il mondiale in cui il pilota inglese giunge gran terzo e nell'altra immagine è impegnato in qualifica nel Gp di Gran Bretagna 1978, quando non supererà la tagliola a causa delle gomme di mescola scadente. Sotto, Nelson Piquet con la M23 della BS nella seconda parte della stagione 1978, prima di firmare il contratto che darà inizio al suo fortunato ciclo in seno alla Brabham

Il finale F.1 nella serie Aurora AFX

In realtà in quel 1978 nella serie britannica Aurora Afx oltre al vincente Tony Trimmer c'è anche lo spagnolo Emilio De Villota, al volante,a turno, della sua M23/6 e della M25/1 riconvertita a M23. Inoltre in un'occasione Divina Galica utilizza la M23 della Melechester di Trimmer, quando Tony, pur da dominatore del campionato, è a piedi per aver finito il budget.

Nel 1979, in piena era dell'effetto suolo e delle wing car in F.1, nella serie Aurora la M23 continua a recitare un ruolo di tutto rispetto. Con i team privati BS e Melchester che in qualche occasione tornano a portare in gara le gloriose monoposto, guidate a turno dal pilota del Nebraska Gordon Smiley, dall'argentino Ricardo Zunino e quindi dallo specialista di gare Turismo Dennis Leech.

Quello strano tramonto con Leech

E sarà proprio quest'ultimo l'altissimo quanto inesperto di F.1 Dennis Leech a portare il vanto di condurre in una gara per monoposto moderne per l'ultima volta nella sua storia una M23, ovvero nell'ottobre 1980 nell'ultima prova della stessa serie Aurora, ottenendo un 11esimo posto con la vettura acquistata dalla BS. Di nuovo ricco di colore un altro aneddoto di John Woodington, deus ex machina del team BS: *«Leech fu l'ultimo nella storia delle competizioni a correre in una gara di F.1, anche se non valida per il mondiale. Ormai di terza mano, la vettura fu ceduta - incredibilmente, viene da aggiungere, visti gli standard di valutazione attuali - per sole 6000 sterline allo stesso Leech. E c'è una cosa piuttosto buffa da sottolineare: Leech era entusiasta all'idea di poter avere una M23 tutta sua, ma nello stesso tempo soffriva il dubbio di non poter riuscire a guidare la vettura. Essendo alto quasi due metri, infatti, non c'era verso che entrasse comodamente in essa guidando disteso e, soprattutto, alloggiando col casco sotto il roll bar. Alla fine la cosa andò in porto solo perché si decise di farlo correre praticamente senza usare il sedile, per alloggiarlo in modo decente. Consigliandolo inoltre di tagliare i talloni e le punte delle sue scarpe da corsa. Solo così il gigantesco pilota riuscì a entrare convenientemente nell'ultima M23 rimasta per farle vivere gli ultimi scampoli di una straordinaria storia sportiva, anche a livello di corse e risultati in veste privata».*

Una lunga e gloriosa storia di una monoposto ambita e fatata ormai è alla fine e ciò che resta - e non è poco - è glorificare nel ricordo la sua leggenda. ●

NEL NOME DEL GRANDE E SEMPRE AMATISSIMO CLAY REGAZZONI

Solidarietà 2021 a oltre un milione di euro

Da lettore di Autosprint, nel nome del grande Clay Regazzoni, vi racconto che come da tradizione alle ore 20.00 di sabato 27 novembre si sono spente le luci del salone del ristorante "Il Bocchi" e il (diciamo così) "direttore di gara", ossia il sottoscritto fondatore e presidente onorario Giacomo Tansini ha dato il via al 28° Gran Premio della Solidarietà, ben supportato da uno staff di giovani ragazzi venuti fin dal Mugello a sostenere l'evento. L'edizione 2021 è stata caratterizzata da una nutrita griglia di partenza: a partire, naturalmente, da Maria Pia, Alessia e Gian Maria Regazzoni, tutti e tre alla "pole position" di questa speciale gara; quindi Gian Carlo Minardi, gli ex piloti Siegfried Stohr, Jarno Trulli, il giovane pilota di kart Thomas Baldassarri, Maurizio Senna (presidente della Scuderia Ferrari Club di Sant'Angelo lodigiano), Andrea Rondanini (presidente del Club Auto Sportive Legnanesi), Gianni Brusa (presidente del club Amici delle Rosse), il dottor Andrea Cittadini (direttore della rivista Kerb), il dottor Carlo Ghezzi grande sostenitore del Club Clay Regazzoni.
E poi i rappresentanti dei sodalizi destinatari dei fondi raccolti: il direttore dell'unità spinale dell'ospedale Niguarda dottor Michele Spinelli, il dottor Luigi Rizzato, il dottor Guido Molinero e Claudio Tombolini, presidente dell'Associazione Disabili Bergamaschi e la dottoressa Claudia Gasperini della casa "Anna Guglielmi" di Montecatone (Imola) i quali hanno illustrato anche come hanno utilizzato e come impiegheranno il denaro a loro donato; ed infine, ben 200 appassionati sostenitori che a tutti i gran premi partecipano per supportare la missione che il grande Clay Regazzoni ci ha lasciato in eredità.

Definire il Gran Premio della Solidarietà una cena è quanto mai riduttivo: si è dato spazio agli ospiti, in particolare ai piloti per ascoltare dalle loro voci racconti e aneddoti relativi alla loro carriera sportiva, ripresi dall'operatore del programma "Voci di Moda" condotto e prodotto da Sergio Manzoni e dal regista Marcello Bertoni. È stata anche bandita una piccola asta con materiali Ferrari, Schedoni, Momo, Beta e con gli orologi Chronovenice, grazie alla quale, in aggiunta alle donazioni raccolte durante l'anno, è stato possibile superare la somma di un milione di euro in 28 anni di attività solidale, un prestigioso traguardo il cui raggiungimento non era affatto scontato in questi tempi emergenziali.
Tutto questo è stato possibile anche alla volontà e alla tenacia dei dirigenti del Club: il Presidente Don Luigi Avanti, Luciano Codazzi, Francesca Codazzi, Giovanni Secchi, Giorgio Identici, tutti impegnati a vigilare durante il percorso di questo gran premio; non dimentichiamo anche Marco Tortoli e Franca Innocenti, fotografi ufficiali della serata. Alle 23.30 è avvenuta la cerimonia di consegna simbolica di 40 mila euro (quella reale sarà effettuata nei prossimi giorni) alle tre strutture ospedaliere e riabilitative, seguita dalla doppia assegnazione del 15° "Casco d'Oro" alla memoria e all'onore di Clay Regazzoni a Siegfried Stohr e Jarno Trulli. Ovviamente, tutto è terminato con l'annuncio e l'invito a continuare a sostenere il Club Clay Regazzoni anche per tutto il 2022, per rendere memorabile anche il futuro Gran Premio già programmato per il 26 novembre.

Giacomo Tansini

VISTO IL SUO APPIEDAMENTO F.1 PER IL 2022

La tristezza del caso Giovinazzi

L'appiedamento di Giovinazzi, ampiamente previsto da tempo, è una delle storie più tristi di questo anno di F.1. Non solo per il modo in cui è arrivato, ma per l'annata piena di errori da parte del team che hanno puntualmente sabotato molti Gp di Antonio. Il nuovo arrivato Zhou è poi la ciliegina sulla torta di questa triste storia: una categoria come la F.1, che rimpiazza un ormai esperto pilota con uno che nelle categorie propedeutiche non ha mai vinto, difficilmente nel lungo periodo rimarrà al top con un endurance che sta guadagnando sempre più appeal. Ci sono troppi piloti paganti per soli venti sedili e, così facendo, non si crea spazio per i piloti vincenti nelle categorie propedeutiche, F2 in primis. La cosa più normale sarebbe appunto stata, sempre che Antonio fosse da rimpiazzare, mettere sotto contratto il forte Oscar Piastri! Speriamo che possano entrare nuovi team in F.1, anche solo per dare una possibilità di pilotare a chi lo merita veramente, e non solo a chi paga.

Lettera firmata, ricevuta via mail

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

Segreteria
segreteria@contieditore.it

Fotografie: **Motorsport-Images, Bettiol, Getty Images, Fuggiano**
Humour: **Giorgio Serra**
Testi: **Pino Allievi, Alessandro Bucci, Fulvio Cavicchi, Gianni Cogni, Massimo Costa, Cesare De Agostini, Paolo Filisetti, Alfredo Filippone, Giorgio Ferro, Diego Fundarò, Alessandro Gargantini, Marco Giordo, Piero Libro, Dario Lucchese, Arturo Rizzoli, Alberto Sabbatini, Daniele Sgorbini, Fulvio Solms, Leonardo Todisco Grande, Giorgio Terruzzi, Leo Turrini, Carlo Vanzini, Alex Zanardi**

Statistiche: **Michele Merlino**
Abbonamenti e arretrati: **abbonati@tre-effe.net**

Italo Benedetti, Silvana Burgaretta, Francesco Candido, Adriano Cimarosti, Antonio Granato, Gianni Mancini, Gabriele Michi, Maurizio Rigato.

Conti Editore Srl, Piazza Indipendenza 11/B, 00185 Roma
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma
Telefono: 06.49921 - Fax: 06.4992690
Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.
Abbonamenti e Copie Arretrate
Treeffe S.r.l. Via Bomarzo, 34 - 00191 Roma
Telefono: 051.61.54.523 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16
Fax: 06.56.56.16.53
Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatiweb.it
Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 80,00, semestrale euro 60,00.
Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.
Modalità di pagamento c/c postale 1048510505 intestato a Treeffe S.r.l., o bonifico bancario IBAN: IT 06Z0760103200001048510505, codice swift BPPIITRRXXX.
Gli arretrati sono disponibili dal 2015 in poi al prezzo di euro 9,00 cadauno comprese le spese di spedizione.
Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna
Tel. 051 6034001.
Distributore per l'Italia e l'Estero
Press-Di Distribuzione Stampa e Multimedia S.r.l. 20090 Segrate
Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:
Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma
Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano
Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450
Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma
Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401
Banche Dati di uso redazionale
In conformità alle disposizioni contenute nell'art. 85 del Regolamento UE 2016/679, nell'allegato A.1 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003, nonché nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003", la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento UE 2016/679, agli art. 7 e ss. del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - Piazza Indipendenza 11/b, 00185 Roma.
Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401.
Responsabile del trattamento dati (Regolamento UE 2016/679, D.lgs 196 del 30 giugno 2003): Andrea Cordovani.

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

ACCERTAMENTI DIFFUSIONE STAMPA Certificato ADS n. 8686 del 25/05/2020